

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

'ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ'

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ : ΚΑΛΛΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ : ΚΟΤΙΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ & ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 7503/1
Ημερ. Εισ.: 28-09-2009
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2009
ΚΑΛ

*Στους γονείς και στον
αδερφό μου...*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των επιπτώσεων που αναμένεται να προκληθούν σε αναπτυξιακό επίπεδο, λόγω της δημιουργίας ενός μεγάλου έργου μεταφορικής υποδομής με διαπιστωμένη στρατηγική σημασία. Πιο συγκεκριμένα, μελετάται η “επίδραση” της δημιουργία του Λιμένος Μεταφόρτωσης Εμπορευματοκιβωτίων Τυμπακίου Κρήτης, ως τμήμα των “συνδυασμένων μεταφορών”, στην διαμόρφωση και την γένεση διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών ροών αλλά και στην αναπτυξιακή δυναμική και την δομή του οικονομικού συστήματος της Περιφέρειας Κρήτης. Επιπλέον, η ανάλυση υπεισέρχεται στην εξέταση των αναμενόμενων αναπτυξιακών μετασχηματισμών και επιπτώσεων που απορρέουν σε τοπικό επίπεδο νομού και των δύο όμορων δήμων που γειτνιάζουν με το έργο. Οι τάσεις οικονομιών συγκέντρωσης και η βελτίωσης των υποδομών σε τοπικό επίπεδο θα καθορίσουν τις εξελίξεις στο δεύτερο χωρικό επίπεδο αναφοράς. Από την συνολική ανάλυση προκύπτουν ενδιαφέροντα συμπεράσματα, τόσο σε σχέση με αυτό καθεαυτό το χωρικά εντοπισμένο αντικείμενο της εργασίας όσο και με τις γενικότερες επιπτώσεις άλλων μεγάλων έργων υποδομής.

ABSTRACT

This diploma thesis aims to investigate the effects expected to result in developmental level, due to the creation of a major transport infrastructure project of strategic importance. Especially, it studies the effects of the Container Transshipment Port Timpaki Crete, as part of "intermodal" in shaping the trans-regional and intra-regional flows and the growth dynamics and structure of the economic system of the Region of Crete. Additionally, the analysis includes the review of expected developmental transformations and the impacts resulting from the local prefecture and the two neighboring municipalities adjacent to the project. Trends economies of the concentration and the improvement of infrastructure at local level, will determine the developments in the second spatial reference level. As a result, the impacts that come from the analysis are very interesting not only to that specific project but also and in other large infrastructure projects.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές μου κ. Κότιο Άγγελο και Μιχαηλίδη Γεώργιο για τις συμβουλές και τις κατευθύνσεις που μου προσέφεραν.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή κ. Πολύζο Σεραφείμ Επίκουρο καθηγητή Αστικής και Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης και Πολιτικής για τις πολύτιμες καθοδηγητικές συμβουλές του, καθώς και για την παροχή πλήθους σημαντικών στοιχείων που με βοήθησαν ιδιαίτερα στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου.

Ακόμη, σημαντική ήταν η βοήθεια υπηρεσιών, σε επίπεδο χορήγησης στοιχείων, όπως ο ΟΛΗ και η Περιφέρεια Κρήτης.

Σε αυτό το σημείο, δεν θα μπορούσα να παραλείψω την οικογένεια μου για την πολύχρονη και ανιδιοτελή ηθική και υλική υποστήριξη σε όλες τις προσπάθειες μου, στην οποία και αφιερώνω αυτήν την εργασία. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους φίλους που με βοήθησαν άμεσα ή έμμεσα και κυρίως, για την ψυχολογική ενθάρρυνση και κατανόηση που υπέδειξαν κατά το διάστημα που πραγματοποιούνταν η εργασία. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τους Ελ-Μάσρι Άμζαντ, Καρυώτη Μάρθα, Θεοδοσόπουλο Γιώργο και Χαιρετάκη Αλεξάνδρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2
ABSTRACT	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	9
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	10
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ.....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
ΜΕΡΟΣ Ι: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .	14
1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	15
<u>1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ.....</u>	<u>16</u>
1.1.1 Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	16
1.1.2 ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ.....	17
<u>1.2 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΩΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....</u>	<u>19</u>
1.2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	19
1.2.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	21
<u>1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....</u>	<u>23</u>
1.3.1 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	23
1.3.2 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	25
<u>1.4 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ - ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΟΤΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ – ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ</u>	<u>35</u>
1.4.1 ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	35

1.4.2	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	38
1.4.3	ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ.....	41
1.4.4	ΚΥΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	44
1.5	<u>ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....</u>	47
1.5.1	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ.....	47
1.5.2	ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	52
2	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	57
2.1	<u>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</u>	<u>57</u>
2.2	<u>ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΣΕ ΑΥΤΟ</u>	<u>58</u>
2.3	<u>ΤΑ ΠΕΝΤΕ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ</u> Φάλλα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
2.3.1	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	63
2.3.2	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ.....	66
2.3.3	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟ ΚΑΒΟΝΗΣΙ (ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ)	66
2.3.4	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟΥ.....	67
2.3.5	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΣΗΤΕΙΑΣ	67
	ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ Ε/Κ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ	69
3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΓΕΙΤΝΙΑΖΕΙ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	70
3.1	<u>ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u>	<u>70</u>
3.2	<u>ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....</u>	<u>72</u>
3.2.1	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	72
3.2.2	ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ.....	76
3.2.3	ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	81
3.3	<u>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....</u>	<u>83</u>
3.3.1	ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΑΙ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	83
3.3.2	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ - ΑΝΕΡΓΙΑ	90
3.3.3	ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	93

3.3.4	ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	94
3.3.5	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	96
3.3.6	Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	101
3.3.7	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	105
3.4	<u>ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ</u>	107
3.4.1	ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	107
3.4.2	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	110
3.4.3	ΤΟΠΙΟ	112
3.5	<u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ</u>	114
4	ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	119
4.1	<u>ΤΥΠΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ</u>	120
4.1.1	ΤΥΠΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	120
4.1.2	ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΙ Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ	122
4.1.3	ΜΕΓΕΘΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	122
4.1.4	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΞΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ	123
4.1.5	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ ..	126
4.2	<u>ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ Ε/Κ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ</u>	128
4.2.1	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ – ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	128
4.2.2	ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	133
4.2.3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΜΕΤΡΑ	139
5	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	142
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ	145
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	150
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	152
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	167
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	170

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Κατάταξη λιμανιών σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ της περιφέρειας Κρήτης	62
Πίνακας 2 Αποστάσεις από τις Πύλες της Μεσογείου	63
Πίνακας 3 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά στην περιφέρεια Κρήτης σε σύγκριση με το σύνολο της Χώρας	72
Πίνακας 4 Ποσοστό πληθυσμού Ν. Ηρακλείου στην Περιφέρεια	73
Πίνακας 5 Πληθυσμιακή εξέλιξη περιοχής άμεσης επιρροής	74
Πίνακας 6 Ποσοστό πληθυσμού περιοχής άμεσης επιρροής στο Νομό και την Περιφέρεια	75
Πίνακας 7 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία	77
Πίνακας 8 Δείκτης γήρανσης	80
Πίνακας 9 Δείκτης νεανικότητας	81
Πίνακας 10 Επίπεδο εκπαίδευσης 2001	82
Πίνακας 11 Επίπεδο ΑΕΠ για την Περιφέρεια και το νομό Ηρακλείου	84
Πίνακας 12 Εξέλιξη του ΑΕΠ στο σύνολο της χώρας στην περιφέρεια Κρήτης και στον νομό Ηρακλείου	84
Πίνακας 13 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 1996	86
Πίνακας 14 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 2001	86
Πίνακας 15 Κλαδική σύνθεση ΑΠΑ 2001	87
Πίνακας 16 Κλαδική διάρθρωση ΑΠΑ 1996	88
Πίνακας 17 Οικονομικώς ενεργός και μη πληθυσμός 2001	90
Πίνακας 18 Ποσοστά συμμετοχής και ανεργίας ανά φύλο επί του συνόλου των ειδικών πληθυσμών	91
Πίνακας 19 Ποσοστά συμμετοχής και ανεργίας επί του συνόλου των οικονομικώς ενεργών ανά φύλο 2001	92
Πίνακας 20 Τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης 2001	93
Πίνακας 21 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας κατά φύλο στην περιφέρεια Κρήτης, το νομό Ηρακλείου και την περιοχή άμεσης επιρροής (2001)	95
Πίνακας 22 Συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου 1995-2009 για το σύνολο της χώρας και την Π. Κρήτης	97
Πίνακας 23 Οι πέντε κλάδοι με τις περισσότερες επενδύσεις για την περιφέρεια Κρήτης (2001)	99
Πίνακας 24 Κύρια τουριστικά καταλύματα 2007	102
Πίνακας 25 Τουριστικές επιχειρήσεις Κρήτης	103
Πίνακας 26 Συνολικός πίνακας τουρισμού για την περιοχή μελέτης	104
Πίνακας 27 Καταγραφή εκτάσεων –χρήσης γης αγροτικού χώρου	106
Πίνακας 28 Συνολικός πίνακας κλάδου γεωργίας για την περιοχή μελέτης	106
Πίνακας 29 Προστατευόμενες περιοχές ως ποσοστά της συνολικής επιφάνειας	109
Πίνακας 30 Προτεινόμενη σύνθεση προσωπικού χειρισμού Ε/Κ	126
Πίνακας 31 Προτεινόμενη σύνθεση τεχνικού προσωπικού συντήρησης ΣΕΜΠΟ	127
Πίνακας 32 Εκτιμώμενη σύνθεση προσωπικού Κτιρίου Υπηρεσιών ανά βάρδια	127
Πίνακας 33 Εκτιμώμενη σύνθεση προσωπικού Κτιρίου Διοίκησης ανά βάρδια	127
Πίνακας 34 Πληθυσμιακή Εξέλιξη Περιφέρειας Κρήτης σε σχέση με άλλες Περιφέρειες κ το Σύνολο της Χώρας	150
Πίνακας 35 Πληθυσμιακή Εξέλιξη Ν. Ηρακλείου	151

Πίνακας 36 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο στον νομό Ηρακλείου (1991-2001).....	155
Πίνακας 37 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην Περιοχή άμεσης επιρροής (2001).....	157
Πίνακας 38 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής και φύλο στο σύνολο της Κρήτης 1991-2001	158
Πίνακας 39 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής και φύλο στο νομό Ηρακλείου 1991-2001	160
Πίνακας 40 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στη περιοχή άμεσης επιρροής	161
Πίνακας 41 Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 1995-2001	163
Πίνακας 42 Εξέλιξη τουριστικής προσφοράς για την περιφέρεια Κρήτης 1998-2007	165
Πίνακας 43 Κύρια τουριστικά καταλύματα για το νομό Ηρακλείου ανά κατηγορία...	166
Πίνακας 44 Δυνητική αγορά λιμένα Τυμπακίου	167
Πίνακας 45 Προσεγγιστική εκτίμηση της διακίνησης Ε/Κ από τον λιμένα.....	168

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 Πραγματικός Πληθυσμός του Ν. Ηρακλείου στην Περιφέρεια Κρήτης (2001).....	73
Διάγραμμα 2 Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρικό επίπεδο αναφοράς 1971-2001	75
Διάγραμμα 3 Πραγματικός πληθυσμός της περιοχής άμεσης επιρροής στο σύνολο του Ν. Ηρακλείου για το 2001	76
Διάγραμμα 4 Πραγματικός πληθυσμός Περιοχής άμεσης επιρροής στο σύνολο της Π. Κρήτης για το 2001.....	76
Διάγραμμα 5 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Ελλάδας (2001)	78
Διάγραμμα 6 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Περιφέρειας Κρήτης (2001).....	79
Διάγραμμα 7 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Νομού Ηρακλείου (2001).....	79
Διάγραμμα 8 Πληθυσμιακή Πυραμίδα περιοχής άμεσης επιρροής (2001).....	79
Διάγραμμα 9 Επίπεδο εκπαίδευσης.....	83
Διάγραμμα 10 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 1996 και 2001	86
Διάγραμμα 11 Κλαδική σύνθεση ΑΠΑ ανά χωρικό επίπεδο αναφοράς για το 2001.....	89
Διάγραμμα 12 Κατανομή ΑΠΑ ανά κλάδο στο νομό Ηρακλείου 1996 και 2001.....	89
Διάγραμμα 13 Συμμετοχή και ανεργία για το 2001	91
Διάγραμμα 14 Απασχόληση κατά φύλο στο σύνολο των απασχολούμενων ανά χωρικό επίπεδο 2001	92
Διάγραμμα 15 Ανεργία κατά φύλο στο σύνολο των ανέργων ανά χωρικό επίπεδο 2001	92
Διάγραμμα 16 Ποσοστά απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής και χωρικό επίπεδο 2001	94
Διάγραμμα 17 Κατανομή απασχόλησης ανά κλάδο για την περιφέρεια Κρήτης 2001 .	96
Διάγραμμα 18 Μεταβολή των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου 1995-2001	97
Διάγραμμα 19 Κατανομή επενδύσεων παγίου κεφαλαίου ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για τη χώρα και την περιφέρεια (2001)	98

Διάγραμμα 20 Οι πέντε κλάδοι με τις περισσότερες επενδύσεις για την π. Κρήτης και τα ποσοστά τους επί του συνόλου της χώρας (2001)	99
Διάγραμμα 21 Διαχρονική εξέλιξη των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου για του πέντε κλάδους στην π. Κρήτης (1995-2001)	100
Διάγραμμα 22 Μεταβολή τουριστικής προσφοράς για την περιφέρεια Κρήτης.....	101
Διάγραμμα 23 Πληθυσμιακή εξέλιξη περιφέρειας Κρήτης.....	150
Διάγραμμα 24 Πληθυσμιακή εξέλιξη των Νομών του Νησιού.....	151
Διάγραμμα 25: Εξέλιξη του κκ ΑΕΠ.....	152
Διάγραμμα 26 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας κατά φύλο στην περιφέρεια Κρήτης 1991 και 2001	153
Διάγραμμα 27: Κατανομή απασχόλησης ανά κλάδο για την περιφέρεια Κρήτης 2001	154
Διάγραμμα 28 Κατανομή της απασχόλησης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για τον νομό Ηρακλείου 2001	156
Διάγραμμα 29 Κατανομή της απασχόλησης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για την περιοχή άμεσης επιρροής 2001	158
Διάγραμμα 30 Εξέλιξη της παραγωγής ανά τομέα στην περιφέρεια Κρήτης 1991-2001	159
Διάγραμμα 31 Απασχόληση ανά τομέα και φύλο για την περιφέρεια Κρήτης 2001 ...	159
Διάγραμμα 32 Εξέλιξη της παραγωγής ανά τομέα στον νομό Ηρακλείου 1991-2001	160
Διάγραμμα 33 Απασχόληση ανά τομέα και φύλο για τον νομό Ηρακλείου 2001	161
Διάγραμμα 34 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στο σύνολο της περιοχής άμεσης επιρροής 2001	162
Διάγραμμα 35 Κατανομή των επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το σύνολο της χώρας.....	164
Διάγραμμα 36 Κατανομή επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για την περιφέρεια Κρήτης 2001.....	164

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Αποφόρτωση Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Μπιλμπάο	36
Εικόνα 2 Οι “Θαλάσσιες Λεωφόροι” της Ευρώπης	43
Εικόνα 3 Σχηματική απεικόνιση του άξονα μεταφοράς Ε/Κ Άπω Ανατολής (κινεζικοί λιμένες) – Μεσογείου – Ευρώπης.....	45
Εικόνα 4 Κύρια γραμμή Ασίας – Μεσογείου – Ευρώπης / Τερματικοί σταθμοί Ε/Κ....	45
Εικόνα 5 Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.....	58
Εικόνα 6 Οι εταίροι του Ευρώ-Μεσογειακού Δικτύου	60
Εικόνα 7 Σχεδιάγραμμα Λιμένος Ηρακλείου	63
Εικόνα 8, 9 Λιμενική εγκατάσταση Αγ. Γαλήνης	170
Εικόνα 10, 11, 12 Λιμενική εγκατάσταση Κόκκινου Πύργου	170
Εικόνα 13, 14, 15 Η θέση του έργου	171
Εικόνα 16 Ακτή Αγίας Γαλήνης όπως είναι σήμερα	172
Εικόνα 17 Ακτή Αγίας Γαλήνης μετά την δημιουργία του Λιμένα.....	172
Εικόνα 18 Ιστορικοί και αρχαιολογικοί τόποι νομού Ηρακλείου	173
Εικόνα 19 Ο ΣΕΜΠΟ Medcenter Container Terminal Sp.A. στον Λιμένα Τζόγια	173
Εικόνα 20 Ο ΣΕΜΠΟ Μπρέμερχάφεν (Container Terminal Bremerhafen – DEUTSCHLAND).....	174

Εικόνα 21 ΣΕΜΠΟ Altenwerder (CTA) στο Αμβούργο (Hamburg –DEUTSCHLAND)	175
Εικόνα 22 Ο ΣΕΜΠΟ στην Διώρυγα του Σουέζ (Suez Canal Container Terminal - EGYPT).	176
Εικόνα 23 Ο ΣΕΜΠΟ Cape Town (Cape Town Container Terminal – SOUTH)	176

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1 Κύριες Λιμενικές Υποδομές σε εθνικό επίπεδο	177
Χάρτης 2 Κατηγοριοποίηση λιμενικών υποδομών Περιφέρειας Κρήτης	178
Χάρτης 3 Λιμένας Μεταφόρτωσης και Περιοχή Άμεσης Επιρροής	179
Χάρτης 4 Γεωγραφική θέση Αιμένος Μεταφόρτωσης Ε/Κ Τυμπακίου	180
Χάρτης 5 Προστατευόμενες Περιοχές Natura 2000	181

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Ε/Κ: Εμπορευματοκιβώτια

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΣΕΜΠΟ: Σταθμός Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων

ΥΕΝ: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΑΠΑ: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία

ΔΔΜ: Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

ΠΔΜ: Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

SSS: Short Sea Shipping

NMA: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

ΙΜΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ΕΣΑΠ: Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων

ΟΛΗ: Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου

ΛΤΝΧ: Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων

ΛΤΝΡ: Λιμενικό Ταμείο Νομού Ρεθύμνης

ΛΤΝΛ: Λιμενικό Ταμείο Νομού Λασιθίου

ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

ΕΟΤ: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΠΕΠ: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πλαίσιο

ΥΠΕΧΩΔΕ: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΒΟΑΚ: Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης

ΝΟΑΚ: Νότιος Οδικός Άξονας Κρήτης

ΓΠΧΣΑΑ: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΠΠΧΣΑΑ: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΕΟΚ: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου στις μέρες μας, έχει υποκινηθεί από τις διαδικασίες ολοκλήρωσης της παγκοσμιοποίησης και το εύρος των οικονομικών αγορών. Η μετακίνηση λοιπόν, εμπορευμάτων και ανθρώπινου δυναμικού οδήγησε σε μια διαφορετική κατανομή της ανάπτυξης. Είναι γεγονός, ότι η ανάπτυξη δυναμικών που έχουν σχέση με την αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών θα αλλάξει τα μέχρι τώρα δεδομένα και θα συντελέσει μακροπρόθεσμα στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη που αποτελεί και πρωτεύον στόχο της κοινής αναπτυξιακής πολιτικής της ΕΕ.

Για την χώρα μας, η ένταξη στην ΕΟΚ αποτέλεσε σταθμό στην εξελικτική της πορεία. Σηματοδότησε την ένταξη σε μια δυναμική ομάδα οικονομικά συνεργαζόμενων κρατών, που στην συνέχεια μετεξελίχθηκε στην σημερινή ευρωπαϊκή ένωση των ισότιμων κρατών μελών τα οποία διαμορφώνουν κοινές πολιτικές για την ανάπτυξη ολόκληρης της επικράτειας της ευρωπαϊκής ένωσης. Στα πλαίσια αυτών των κοινών πολιτικών και των νέων εξελίξεων του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών μεταφορικών συστημάτων, η ΕΕ έχει αναπτύξει κοινή πολιτική για τις μεταφορές. Έτσι, λειτουργούν στον ευρωπαϊκό χώρο τα λεγόμενα Δίκτυα Μεταφορών, που σκοπό έχουν την ευέλικτη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Βάσει της χωρικής τους διάστασης, τα δίκτυα αυτά χωρίζονται σε Διευρωπαϊκά και σε Πανευρωπαϊκά.

Με βάση τα υπάρχοντα ΔΔΜ, βλέπουμε ότι τα λιμάνια της χώρας μας που συμμετέχουν σε αυτά είναι μόνο 3 ενώ, είναι φανερό η απουσία των λιμανιών της νότιας Ελλάδας από αυτά. Η Λευκή Βίβλος της επιτροπής για τις μεταφορές το 2010 εισήγαγε μια νέα μορφή δικτύων αυτή των “θαλάσσιων λεωφόρων”, οι οποίες έρχονται για να καλύψουν τα προβλήματα ασυνέχειας των χερσαίων δικτύων μεταφοράς με τα οποία συνδέονται και δημιουργούν τις λεγόμενες συνδυασμένες μεταφορές.

Κεντρικό θέμα αυτής της εργασίας, είναι η διερεύνηση των αναπτυξιακών επιπτώσεων, τις δημιουργίας του Λιμένα Μεταφόρτωσης Ε/Κ Τυμπακίου. Η θέση του λιμένα αυτού είναι στρατηγική καθώς βρίσκεται πάνω στην τομή των αξόνων ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που διασχίζουν την μεσόγειο θάλασσα και συνδέουν, με τον άξονα Άπω Ανατολής – Μεσογείου – Ευρώπης, την Βόρεια Ευρώπη και τη Μεσόγειο με τους λιμένες της Άπω Ανατολής (Ιαπωνίας,

Κίνας). Η διεύρυνση των ευρωπαϊκών και διευρωπαϊκών συνδέσεων μιας χώρας και μιας περιφέρειας, αυξάνει την εξωστρέφεια της και δημιουργεί θετικές αναπτυξιακές ροές. Αυτές οι ροές, θα διερευνηθούν στην εν λόγω εργασία, όχι μόνο σε επίπεδο περιφέρειας και χώρας αλλά και σε εγγύτερο χωρικό επίπεδο. Σκοπός της εξέτασης των αναπτυξιακών ροών, σε αυτήν την χωρική κλίμακα, είναι η προσέγγιση των επιπτώσεων ενός τόσο μεγάλου έργου στην περιοχή που θα το υποδεχτεί.

Η εργασία αυτή, οργανώνεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος, γίνεται κατά αρχάς μία προσπάθεια κατανόησης κάποιων βασικών εννοιών σε θεωρητικό επίπεδο, όπως είναι αυτές της περιφερειακής ανάπτυξης και των περιφερειακών ανισοτήτων και εξετάζουμε το κατά πόσο συμβάλλουν οι μεταφορές και η πολιτική τους στην περιφερειακή ανάπτυξη και σύγκλιση. Εν συνεχεία, εξειδικεύουμε στα λιμάνια, ως μεταφορική υποδομή, η δημιουργία των οποίων αποτελεί ένα συστατικό της περιφερειακής πολιτικής που οδηγεί, ή τουλάχιστον στοχεύει (μετά τον προγραμματισμό της), σε Περιφερειακή Ανάπτυξη. Από την άλλη, τα κύρια Ευρωπαϊκά Δίκτυα και οι “Θαλάσσιες Λεωφόροι” σε συνδυασμό με τις κύριες γραμμές μεταφοράς Ε/Κ είναι αυτά που κατευθύνουν και κατευθύνονται από την Λιμενική Πολιτική της ΕΕ και εν συνεχεία και την Εθνική Λιμενική Πολιτική για αυτόν τον λόγο αναλύθηκαν διεξοδικά στο 1ο κεφάλαιο. Στο τέλος του πρώτου μέρους, γίνεται μια αναφορά στα ήδη υπάρχοντα λιμάνια του νησιού και στον ρόλο τους στην ανάπτυξη του νησιού.

Το δεύτερο μέρος, περιλαμβάνει την ανάλυση της περιοχής που θα υποδεχτεί το λιμένα μεταφόρτωσης Τυμπακίου. Η ανάλυση αυτή γίνεται σε τρία επίπεδα, περιφέρεια Κρήτης, νομού Ηρακλείου και Περιοχή Άμεσης Επιρροής καθώς, και οι επιπτώσεις του λιμένα αυτού, που λόγω της φύσης του δεν μπορεί να περιοριστούν χωρικά αλλά διαχέονται και διαφέρουν ανά χωρικό επίπεδο. Η ανάλυση αυτή, μας υπέδειξε την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής και σε σχέση με την ανάλυση του χαρακτήρα του λιμανιού Τυμπακίου βοήθησε να προσδιορίσουμε τις επιπτώσεις του στην περιοχή μελέτης.

ΜΕΡΟΣ Ι: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το κεφάλαιο αυτό, όπως μπορεί κανείς να καταλάβει με μία πρώτη ανάγνωση των περιεχομένων του, χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος γίνεται κατά αρχάς μία προσπάθεια κατανόησης κάποιων βασικών εννοιών σε θεωρητικό επίπεδο. Οι βασικές έννοιες που προσπαθούν να προσεγγιστούν, είναι αυτές της περιφερειακής ανάπτυξης και των περιφερειακών πολιτικών, όπως αυτές χρησιμοποιούνται για την επίτευξη της πρώτης. Εν συνεχεία, το ενδιαφέρον εστιάζεται στις υποδομές και την πολιτική αυτών ως συνιστώσα της Περιφερειακής και Αναπτυξιακής Πολιτικής. Εξετάζεται η υποδομή ως παράγον δυναμικού και διακρίνονται κάποιες από τις ιδιότητες της, ενώ στην συνέχεια γίνεται η σύνδεση της “υποδομής” ως οντότητας με τις αναπτυξιακές ροές που δημιουργεί σε περιφερειακό επίπεδο. Αμέσως μετά, γίνεται η μετάβαση στις μεταφορικές υποδομές καταλήγοντας στα λιμάνια ως υποδομή, εμπίπτοντας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της εν λόγω μελέτης. Με τον τρόπο αυτό, ακολουθείται μια συν-επαγωγική διαδικασία κατά την οποία ξεκινάμε από τις ευρύτερες έννοιες της Περιφερειακής Ανάπτυξης και της Περιφερειακής Πολιτικής και καταλήγουμε στις Μεταφορικές Υποδομές και στα Λιμάνια. Οι τελευταίες στην ουσία αποτελούν ένα συστατικό της περιφερειακής πολιτικής που οδηγεί ή τουλάχιστον στοχεύει (μετά τον προγραμματισμό της) σε Περιφερειακή Ανάπτυξη.

Αφού έχουμε εξετάσει τα λιμάνια στα πλαίσια της Περιφερειακής Πολιτικής και του Περιφερειακού Προγραμματισμού σε θεωρητικό επίπεδο, στο δεύτερο μέρος αυτού του κεφαλαίου γίνεται μια επισκόπηση των νέων εξελίξεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και των τάσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα κύρια Ευρωπαϊκά Δίκτυα και οι “Θαλάσσιες Λεωφόροι” σε συνδυασμό με τις κύριες γραμμές μεταφοράς Ε/Κ είναι αυτά που κατευθύνουν και κατευθύνονται από την Λιμενική Πολιτική της ΕΕ και εν συνεχεία και την Εθνική Λιμενική Πολιτική. Οι εξελίξεις αυτές είναι που στην πράξη επηρεάζουν και καθορίζουν τον προσανατολισμό της δημιουργίας νέων Λιμενικών Υποδομών, και αυτές είναι που καθορίζουν και το κατά πόσο θα συντελέσει αυτή η δημιουργία στην περιφερειακή ανάπτυξη.

1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

1.1.1 Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το πρόβλημα των *Περιφερειακών Ανισοτήτων* απασχόλησε την οικονομική επιστήμη για αρκετές δεκαετίες. Τα τελευταία χρόνια η διαδικασία αυτή έχει οδηγήσει στην δημιουργία επιμέρους οικονομικών κλάδων όπως η αστική και περιφερειακή οικονομική, η περιφερειακή ανάπτυξη και η περιφερειακή πολιτική. Παρά το γεγονός αυτό, και παρά τον πλούτο των προσεγγίσεων, η οικονομική επιστήμη δεν έχει καταφέρει ακόμη να δώσει μια ενιαία και κοινά αποδεκτή θεωρία για τις *Περιφερειακές Ανισότητες* (Πετράκος και Ψυχάρης, 2004).

Η λέξη “*Ανάπτυξη*” χρησιμοποιείται τόσο στο γραπτό όσο και τον προφορικό λόγο για να εκφράσει την επίτευξη ή την επιδίωξη μίας ή περισσότερων θετικών μεταβολών στα βασικά συστατικά στοιχεία της οικονομικοκοινωνικής δραστηριότητας των ανθρώπων. Η ανάπτυξη μπορεί να αναφέρεται στον ποσοτικό, ποιοτικό, δομικό ή ιδεολογικό χαρακτήρα των πιο πάνω μεταβολών. Βέβαια αυτά είναι ζητήματα ακόμα πολλών ζυμώσεων και ερευνών για την εννοιολογική οριοθέτηση και τον καθορισμό του περιεχομένου της ανάπτυξης (Καβαδίας, 1992).

Η ανάγκη για μια γενικότερη θεώρηση της ανάπτυξης έχει καθιερώσει μεταξύ των βασικών μεταβλητών και ορισμένες που είναι έξω από τα όρια της οικονομικής ανάλυσης, δεδομένου ότι αφορούν τα επίπεδα διαβίωσης του πληθυσμού και έχουν κοινωνική σημασία. Η οικονομική ανάπτυξη μπορεί να υποστηριχθεί ότι είναι μια πολύπλευρη διαδικασία και αναφέρεται σε μονιμότερου τύπου μεταβολές στη διάρθρωση της παραγωγής, όπως επίσης και στο τεχνολογικό και κοινωνικό, πολιτικό και θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο παράγεται και διανέμεται το προϊόν. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στη δημιουργία των μονιμότερων οικονομικών, πολιτικών και θεσμικών συνθηκών που επιτρέπουν την ολοκλήρωση της ανθρώπινης προσωπικότητας στο επίπεδο του ατόμου και των συλλογικών δραστηριοτήτων μίας κοινωνίας. Αυτό προϋποθέτει την εκπλήρωση κάποιων βασικών αναγκών των κατοίκων της κοινωνίας αυτής. Τέτοιες είναι η εκπαίδευση, η υγεία, η στέγαση και άλλες που εξετάζονται είτε από τη μεριά των δημοσίων δαπανών είτε από πλευράς επίδρασης τους μέσα στην οικονομική διαδικασία.

Στις μέρες μίας υπάρχει μία συσχέτιση του όρου *Περιφερειακών Ανισοτήτων* και *Ανάπτυξης*. Αυτή η συσχέτιση προέκυψε στα πλαίσια της ΕΕ, ιδίως μετά την διεύρυνση των συνόρων της. Μετά την προσχώρηση σε αυτήν περισσότερων κρατών μελών με διαφορετικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, ήταν φυσικό επακόλουθο η όξυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η όξυνση αυτή οδηγούσε σε προβλήματα συντονισμού και συγχρονισμού στην εφαρμογή των πολιτικών της ΕΕ, καθώς οι πολιτικές αυτές δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν και να είναι το ίδιο αποδοτικές σε όλα τα κράτη μέλη. Το γεγονός αυτό προκαλούσε προβλήματα στην *Ισόρροπη Ανάπτυξη* του συνόλου της επικράτειας της ΕΕ. Σε καμία βέβαια περίπτωση, δεν μπορούμε να πούμε ότι οι περιφερειακές ανισότητες και η μείωση αυτών, μπορούν να θεωρηθούν ως οι απόλυτοι καθοριστές του επιπέδου ανάπτυξης. Από την άλλη η ύπαρξη περιφερειακών ή ακόμη και ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων μπορεί να θεωρηθούν ως δείκτες υπανάπτυξης της επικράτειας μιας χώρας ή μίας περιφέρειας αντιστοίχως. Στην προκειμένη περίπτωση, αντί της έννοιας 'ανάπτυξη' - η οποία όπως προαναφέραμε έχει μεγάλο εύρος και είναι σχετικά ακαθόριστη- προτιμότερη θα ήταν η χρήση του όρου *Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Μπορούμε εν κατακλείδι να πούμε, ότι η *Ισόρροπη περιφερειακή Ανάπτυξη* αποτελεί πλέον πρωτεύον μέλημα και στόχο της ΕΕ τόσο στο σύνολό της όσο και κάθε κράτους μέλους χωριστά.

Ο στόχος για ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ των περιφερειών μιας χώρας, επιδιώκεται γιατί με τον τρόπο αυτό γίνεται αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση των συντελεστών παραγωγής (κεφάλαιο, πρώτες ύλες, ανθρώπινο δυναμικό) και επιτρέπεται η εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιφέρειας, διευρύνεται η αγορά και διευκολύνονται λύσεις πιο αποδοτικές οικονομικά, περιορίζονται οι δαπάνες και τα μειονεκτήματα που προέρχονται από την αυτοσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων σε διάφορα αστικά κέντρα και επιτυγχάνεται κοινωνική δικαιοσύνη (Λαμπρινιάδης, 1993).

1.1.2 ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Με τον όρο *Περιφερειακές Πολιτικές* δεν εννοούμε μόνο αυτές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες, αλλά και όλες αυτές που έχουν διαφοροποιημένα αποτελέσματα στο χώρο. Οι ρητά χαρακτηριζόμενες ως *Περιφερειακές Πολιτικές* αφορούν είτε θεσμικά ζητήματα

όπως νομοθεσία κινήτρων περιφερειακής ανάπτυξης (επιδότησεις, επιχορηγήσεις κ.α.) και πολιτικές πόλων ανάπτυξης, νέων πόλεων και λοιπά, είτε φυσική υποδομή όπως μεγάλα έργα, γεωγραφική κατανομή δημοσίων επενδύσεων, φυσική υποδομή (οδικό, αεροπορικό, σιδηροδρομικό, ακτοπλοϊκό δίκτυο), γεωγραφική κατανομή των ΒΙΟΠΑ / ΒΠΠΕ / τεχνολογικών πάρκων, δημόσιων επιχειρήσεων και πολυπρόσωπων οργανισμών του Δημοσίου, ή αυλή υποδομή όπως ινστιτούτα, εκπαίδευση κατάρτιση, θεσμοί και άλλα. Οι πολιτικές με διαφοροποιημένα αποτελέσματα στο χώρο, ουσιαστικά αφορούν όλους τους τομείς της πολιτικής (εκπαίδευση, υγεία, γεωργία, άμυνα και εξωτερική πολιτική) (Λαμπρινιάδης, 2001).

Η *Περιφερειακή Πολιτική* είναι δηλαδή μία από τις μορφές που παίρνει η κρατική παρέμβαση και έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση των *Περιφερειακών Ανισοτήτων* και προβλημάτων τόσο ανάπτυξης όσο και επιπέδου ζωής. Η παρέμβαση αυτή γίνεται αναγκαία τη στιγμή που γίνεται αντιληπτό ότι οι *Περιφερειακές Ανισότητες* προκαλούσαν δυσλειτουργίες και εμπόδια στην ανάπτυξη του συνολικού οικονομικού συστήματος, τα οποία δεν μπορούσαν να απορυθμιστούν από τους “αυτόματα εξισορροπητικούς μηχανισμούς” της ελεύθερης αγοράς. Η *Περιφερειακή Πολιτική* ως τομέας προγραμματισμού μπορεί να λεχθεί πως χαρακτηρίζεται από δύο κατευθύνσεις: α) την *Πολιτική Περιφερειακής Ανάπτυξης*, που συνδέεται περισσότερο με τον οικονομικό προγραμματισμό όπως αυτός εξειδικεύεται στις περιφέρειες και β) τη *Χωροταξική Πολιτική*, η οποία συνδέεται με το φυσικό προγραμματισμό όπως εμφανίζεται σε περιφερειακή κλίμακα (Ανδρικοπούλου και Καυκάλας, 1985).

Βέβαια, οι *Περιφερειακές Πολιτικές* του κράτους μπορεί να έχουν μια σειρά από στόχους και σκοπούς, όπως την αναπαραγωγή και την αύξηση της βάσης για συσσώρευση κεφαλαίου στις λιγότερες αναπτυγμένες περιοχές της χώρας, τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων στην κατανομή του πραγματικού κατά κεφαλήν εισοδήματος, τη μείωση της ανεργίας στις περιοχές όπου είναι σημαντικά υψηλή, την αύξηση του μέσου ρυθμού εκμετάλλευσης των εθνικών πόρων, τη διατήρηση και ενίσχυση της πολιτιστικής παράδοσης - ιδιαιτερότητας των περιφερειών, τη διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, την πλήρη αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων, την προώθηση της τεχνολογικής προόδου στις καθυστερημένες περιφέρειες, τη σταθεροποίηση και ισόρροπη ανάπτυξη της οικονομίας των περιφερειών, την εξασφάλιση του άριστου τύπου εγκατάστασης όλων

των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων. Η έμφαση σε κάποιο στόχο εξαρτάτε από τη συγκεκριμένη ιστορική συγκυρία. Πάντως, οι *Περιφερειακές Πολιτικές* δεν είναι απαραίτητα μέτρο κοινωνικής πρόνοιας, μπορούν να είναι πρωταρχικά ένα είδος κολλημένης ενίσχυσης στο κεφάλαιο ή να σχεδιάζονται για ιδεολογικούς λόγους (Λαμπρινιάδης, 2001).

1.2 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΩΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

1.2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Μία από τις *Περιφερειακές Πολιτικές* είναι μεταξύ άλλων και η “*Πολιτική των Υποδομών*”. Σύμφωνα με τον Biel, οι λειτουργίες της υποδομής μπορεί να είναι διαφόρων ειδών: πολιτική κυριαρχία (ανεξαρτησία) και ισονομία, καθώς επίσης Περιφερειακή Ανάπτυξη (D. Biel, 1986). Το περιεχόμενο των λειτουργιών αυτών ορίζεται από το κεφάλαιο το οποίο “αποτελείται από δύο θεμελιώδεις κατηγορίες”: α) την Υποδομή που περιλαμβάνει δημόσιο φυσικό και μη φυσικό κεφάλαιο, και β) το ιδιωτικό κεφάλαιο, ξανά φυσικό και μη φυσικό (Σκάγιαννης, 1994).

Με βάση τη “προσέγγιση Δυναμικού Περιφερειακής Ανάπτυξης” (κατά Biel) οι *Περιφερειακές Ανισότητες* λόγω της φύσης τους, είναι πρόβλημα μακροπρόθεσμου τύπου και όχι αποτέλεσμα κοντό προθεσμιακών κυκλικών διακυμάνσεων. Άρα, η έμφαση τόσο στην ανάλυση όσο και στο σχεδιασμό πολιτικής για τις οικονομίες των περιφερειών πρέπει να δίδεται στην πλευρά της προσφοράς δυναμικού¹ και όχι στη ζήτηση (Σκάγιαννης, 1994).

Στο πλαίσιο της *Περιφερειακής Ανάπτυξης*, η *Υποδομή* θεωρείται ως “παράγον δυναμικού” που έχει δημιουργηθεί τεχνητά μέσω των επενδύσεων (D.Biel, 1986), υποκατάστατο για τους φυσικούς παράγοντες δυναμικού, και τελικώς θεωρείται ως αγαθό που παρουσιάζει σύγχρονος τις ιδιότητες των δημόσιων αγαθών και των

¹ Η πλευρά προσφοράς δυναμικού βασίζεται παραπέρα στους “παράγοντες δυναμικού”, ανάμεσα στους οποίους είναι α) ο πλούτος σε φυσικούς πόρους, β) ο περιφερειακός πληθυσμός, γ) η γεωγραφική θέση, δ) το χωροθετικό σύστημα των αστικών συγκεντρώσεων, ε) το χωροθετικό σύστημα των αστικών συγκεντρώσεων, ε) η δομή των τομέων της οικονομίας, και στ) το στοκ του κεφαλαίου υποδομής.

κεφαλαιουχικών αγαθών. Με τη βοήθεια του κριτηρίου “δημόσιο”, η *Υποδομή* μπορεί να διακριθεί από τα ιδιωτικά αγαθά και με τη βοήθεια του κριτηρίου “κεφαλαιουχικό” η *Υποδομή* μπορεί να διακριθεί από τα μη κεφαλαιουχικά (δημόσια) αγαθά (D. Biel, 1986).

Κατά συνέπεια, η *Υποδομή* ορίζεται από τον σχετικά ψηλό βαθμό “κεφαλαιουχικότητας” και “δημοσίου” και αναγορεύεται ως εργαλείο πολιτικής, αλλά επίσης ως εργαλείο διαφοροποίησης, ενώ θεωρείτε επίσης ότι ως ένα βαθμό είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν ιδιαίτερες κατηγορίες *Υποδομής* για να αντισταθμίσουν μη προνομιακές διαθέσιμες πηγές με άλλους “παράγοντες δυναμικού” συμπεριλαμβανομένων ορισμένων φυσικών πηγών. Έτσι η *Υποδομή* μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα ένας περιοριστικός παράγοντας, ή και ένας παράγοντας μπουτλιαρίσματος εάν οι δυνατότητές της χρησιμοποιούνται πλήρως και υπέρχρησιμοποιούνται (Σκάγιαννης, 1994).

Η *Υποδομή* διακρίνεται από κάποιες πρόσθετες ιδιότητες οι οποίες συνοπτικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι: α) η ακινησία, β) η αδιαιρετότητα (το μεγάλο εφ’ άπαξ μέγεθος στην παραγωγή και η συλλογικότητα στην κατανάλωση), γ) η περιοριστικότητα (μη-υποκαταστασιμότητα), δ) η πολυσθένεια, και ε) ο μη αποκλεισμός (Σκάγιαννης, 1994).

Μια παραπέρα ιδιότητα της *Υποδομής* είναι τα αποτελέσματα διάχυσης ή συστημικά, που ορίζονται ως η ικανότητα να βελτιώνεται η πρόσβαση σε άλλους τύπους *Υποδομών*. Από μία γενική άποψη οι τύποι αυτοί μπορεί να είναι σημειακοί (π.χ. σταθμοί, γέφυρες, σχολεία), ζωνικοί (π.χ. δρόμοι, σιδηροτροχιές), ή υπο-συστημικοί (π.χ. φυσικό αέριο, ηλεκτρισμός του συστήματος ενέργεια) και σχηματίζουν δίκτυα και συστήματα (Σκάγιαννης, 1994).

Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, δεν είναι αναγκαστικά συνδεδεμένα μεταξύ τους και ποικίλουν σε βαθμό ανάμεσα στις διάφορες κατηγορίες *Υποδομής*. Όσο ψηλότερος είναι ο βαθμός τόσο ισχυρότερο αποδεικνύεται και το συνολικό χαρακτηριστικό της “αποδοτικότητας” (Σκάγιαννης, 1994).

Η *Υποδομή* θεωρείται πηγή που ρυθμίζεται από τη ζήτηση και την προσφορά. Έτσι, θα μπορούσε κάποιος να πει ότι αυτή εμφανίζεται και καθιστάτε άχρηστη ανάλογα με τις απαιτήσεις της αγοράς και γ’ αυτόν τον λόγο θα πρέπει να ρυθμίζεται από το κράτος

εάν πρόκειται να αναδειχθεί σε εργαλείο *Περιφερειακής Πολιτικής*. Ωστόσο αυτή η λογική δεν λαμβάνει υπόψη της, για παράδειγμα τις υποκείμενες κοινωνικές διαδικασίες που κάνουν δυνατή ή εμποδίζουν τη δημιουργία της *Υποδομής*, η τους διαφορετικούς χρόνους περιστροφής του κεφαλαίου που δημιουργούν διαφορετικούς τρόπους αξιοποίησης για διαφορετικές επενδύσεις (Σκάγιαννης, 1994).

1.2.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Οι *Περιφερειακές Ανισότητες* οι οποίες αποτελούν και βασικό γνώμονα για τη χάραξη μιας αποτελεσματικής *Πολιτικής των Υποδομών* θα πρέπει να εξετάζονται υπό το πρίσμα υποκειμενικών αιτιατών σχέσεων και όχι μόνο με βάση το συγκριτικό πλεονέκτημα ως βασική αιτία αλλαγών των περιφερειακών δομών. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στην αποφυγή ασαφειών και συγχύσεων σχετικά με το κεφαλαιουχικό η του δημόσιο χαρακτήρα των *Υποδομών* (και σε σχέση με το αν αυτές αποτελούν ή όχι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα). Στα πλαίσια αυτής της λογικής θα πρέπει αρχικά να εξετάζονται οι λόγοι και οι αίτιες που προκαλούν τις *Περιφερειακές Ανισότητες* και ανταγωνιστικότητες.

Σε γενικές γραμμές πάντως, μπορούμε να πούμε ότι η *Υποδομή* δεν αποτελεί ανεξάρτητη μεταβλητή, διότι ενώ είναι μια οντότητα η ίδια, είναι από μόνη της ενσωματωμένη και σε άλλες μεταβλητές όπως στην αστική συγκέντρωση, στη χωρική θέση και στην τομεακή δομή. Για τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των υποδομών και για τη χάραξη *Πολιτικής Υποδομών* θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως:

- Η αιτιότητα (των περιφερειακών ανισοτήτων- υποδομή).
- Η ιστορική διάσταση.
- Ο τύπος της υποδομής.
- Το πολιτικό στοιχείο (Σκάγιαννης, 1994).

Τα βασικά προβλήματα που χαρακτηρίζουν τις *Υποδομές* στο χώρο της ΕΕ είναι ο κορεσμός και οι *Περιφερειακές Ανισότητες*. Και στις δύο περιπτώσεις, είναι αναγκαίος ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός των έργων με ταυτόχρονη μέριμνα για το όσο το δυνατό λιγότερο βλαπτικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Η απάντηση της ΕΕ στα

προβλήματα αυτά περνάει σήμερα μέσα από τη λογική των *Διευρωπαϊκών Δικτύων* (Σκάγιαννης, 1994).

Στον τομέα των μεταφορών παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη και νέος κορεσμός, ιδιαίτερα στους άξονες του βορά, που οφείλονται στην αυξημένη κυκλοφορία αγαθών και ανθρώπων ως αποτέλεσμα της αρχής διαδικασιών της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, στη γιγάντωση του τομέα των υπηρεσιών και ειδικότερα του τουρισμού και στα νέα ευέλικτα “just-in-time” συστήματα παραγωγής που απαιτούν συνεχή ροή προμηθειών και προϊόντων. Έτσι, στις πλωτές μεταφορές παρατηρείται μείωση του δικτύου αλλά σημαντική αύξηση της αποτελεσματικότητας του έργου.

Συνολικά στον τομέα των μεταφορών στις περιφέρειες της ΕΕ, έχουν ιστορικά υπάρξει χαμηλές επενδύσεις σε υποδομές λόγω του γεγονότος ότι:

- Τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα των επενδύσεων αυτών είναι μακροπρόθεσμα (η επένδυση προήγαγε και έπειτα η χρήση της υποδομής).
- Οι μεταφορές στις περιφέρειές αυτές συχνά εξαρτώνται από την πολιτική βούληση τρίτων χωρών (π.χ. Ελλάδα εν σχέση με την πρώην Γιουγκοσλαβία για πρόσβαση στην κεντρική Ευρώπη).
- Φυσικά εμπόδια όπως μεγάλοι ορεινοί όγκοι, ή θάλασσα οξύνουν την ήδη υπάρχουσα καθυστέρηση (Σκάγιαννης, 1994).

Στην κατεύθυνση του ξεπεράσματος των προβλημάτων, η ΕΕ δίνει έμφαση στη σύνδεση των περιφερειακών περιοχών, και σε μια συνολική προσέγγιση στις μεταφορές σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Η επιδίωξη της ΕΕ, είναι η ισορροπία μεταξύ των μεταφορικών μέσων και οι συνδυασμένες μεταφορές, χωρίς να θίγεται το περιβάλλον. Βελτιστοποίηση επιλογής στοιχείων διασύνδεσης και συμπληρωματικότητα με παλαιότερα δίκτυα. Προς αυτήν την κατεύθυνση μερικά από τα πιο σημαντικά έργα που συγχρηματοδοτούνται από την κοινότητα σήμερα και αφορούν τις *θαλάσσιες μεταφορές* είναι: η ανάπτυξη λιμένων για την ενίσχυση των οικονομιών των περιφερειών τους, ανάπτυξη συνδέσεων περιφερειών, π.χ. Ελλάδα – Ιρλανδία, και ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως εναλλακτικών των χερσαίων (Σκάγιαννης, 1994).

Η *Περιφερειακή Πολιτική* της ΕΕ, συγκροτείται από στόχους όπως διαχωρισμό των γεωγραφικών ενοτήτων, ειδικά όργανα παρέμβασης, γενικές αρχές που διέπουν τις σχέσεις των εταίρων και στάδια προγραμματισμού. Ο προγραμματικός αυτός

εξοπλισμός που δημιουργήθηκε σταδιακά, τίθεται σε λειτουργία με σκοπό την εσωτερική ολοκλήρωση της ΕΕ και την άμβλυση των Περιφερειακών Ανισοτήτων. Ειδικότερα για το σκοπό αυτό εφαρμόζονται οι Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, και ιδιαίτερα τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης τμήμα των οποίων αποτελούν τα ΠΕΠ (Σκάγιαννης, 1994).

1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.3.1 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας αποτελεί ένα σημαντικότατο σύστημα *Υποδομών* (ίσως το σημαντικότερο όλων μέχρι την εμφάνιση των σύγχρονων τηλεπικοινωνιών). Έτσι οι μεταφορές σε μία σύγχρονη οικονομία συντελούν στη δημιουργία οικονομικών κλίμακας στο σταθερό κοινωνικό κεφάλαιο, ενώ παρουσιάζουν όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά των *Υποδομών*: για παράδειγμα είναι σταθερές στο έδαφος, η κατασκευή των μεταφορικών υποδομών έχει μεγάλο χρηματικό κόστος, μεγάλο ευκαιριακό κόστος, η υποδομή έχει μεγάλη διάρκεια ζωής, παρουσιάζει τεχνικές αδιαρετότητες, ενώ η λειτουργία της είναι αρτηριακή (εξυπηρετεί ως σύνδεση πολλές παραγωγικές μονάδες).

Πρέπει να σημειωθεί όμως, ότι οι οικονομίες κλίμακας, με την ανάπτυξη των μεταφορών, και συχνά με την τεχνολογική τους δέσμευση (που καθιστά εύκολη την απαρχαίωση) μπορούν να αποβούν σε αντί-οικονομίες μεγέθυνσης. Έτσι αποδεικνύεται ως σημαντικός ο ρόλος της τεχνολογίας στα διάφορα μεταφορικά δίκτυα. Η τεχνολογία των δικτύων υποδομής των μεταφορών είναι στενά συνδεδεμένη με το κινητό κεφάλαιο της λειτουργίας των μεταφορών. Έτσι για παράδειγμα η εξέλιξη στην ναυπήγηση πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (containers) είναι συνυφασμένη με την μετατροπή ή ακόμη και την εγκατάλειψη παλαιών λιμένων (π.χ. Λονδίνο) (Σκάγιαννης, 1994).

Σήμερα πια, το κρισιμότερο στοιχείο που καθορίζει τις μεταφορές είναι η εξοικονόμηση χρόνου με στόχο την επιτάχυνση της ανακύκλισης του κεφαλαίου, δηλαδή αύξηση της αποδοτικότητας και επίτευξη υψηλότερων επιπέδων κέρδους. Αυτό

ονομάστηκε από τον Marx ως “η εκμηδένιση του χώρου (απόστασης) δια του χρόνου” (Σκάγιαννης, 1994).

Οι μεταφορές συνδέονται άμεσα με την κοινωνικοοικονομική δραστηριότητα την οποία εξυπηρετούν, και με αυτήν την έννοια οι μεταφορές που συμβάλουν σε μια συγκεκριμένη λειτουργία μπορούν να θεωρηθούν ως ένα πολύ-μεσιακό ενιαίο σύνολο. Τα μεταφορικά συστήματα εξασφαλίζουν την μεταφορά :

- Ανθρώπων (επιβατών σε μικρούς οι μεγάλους αριθμούς),
- Αγαθών (εμπορευμάτων σε τυποποιημένες συσκευασίες ή χύδην) και
- Υπηρεσιών (με την καταχρηστική έννοια της κίνησης μέσω κινητών όπως κινητών βιβλιοθηκών, συνεργειών αιμοληψίας, κινητών τραπεζών κ.τ.λ.).

Όπως είναι προφανές, τα συστήματα μεταφορών, από πλευράς υποδομής, διαιρούνται σε α) χερσαία, β) εναέρια, γ) υδάτινα, ενώ κάθε κατηγορία από αυτές διαιρείται σε διάφορες υποκατηγορίες και περιλαμβάνει ποικίλα στοιχεία. Στο επίπεδο μιας γεωγραφικής ενότητας, μπορούμε να θεωρήσουμε το σύνολο των συνιστωσών των μεταφορών ως ένα σύστημα και τις επιμέρους συνιστώσες ως υποσυστήματα.

Τα τελευταία χρόνια, με την εξέλιξη της πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, αναπτύχθηκαν στο πεδίο των μεταφορών νέες τεχνολογίες που απαρτίζουν την ονομαζόμενη “προηγμένη τηλεματική μεταφορών”. Έτσι, γίνεται δυνατή η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών ως προς τους παράγοντες των μεταφορών, όπως και προς τους τελικούς χρήστες των μεταφορικών συστημάτων, με σκοπό τη βελτιστοποίηση της χρήσης των μεταφορικών υποδομών, όσον αφορά την αποδοτικότητα, την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της διαχείρισης των Εμπορευμάτων και Στόλων, αυτή επιδιώκεται με συστήματα που αναπτύσσονται με σκοπό τις διαδικασίες και τη λειτουργία συστημάτων μεταφορών που χρησιμοποιούν περισσότερο του ενός μέσα μεταφοράς και άπτονται των συνδυασμένων μεταφορών. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για τα συστήματα παρακολούθησης επικίνδυνων φορτίων (Σκάγιαννης, 1994).

Ο προγραμματισμός των μεταφορών δεν αποτελεί ένα απλό τεχνικό ζήτημα, αλλά είναι στενά συνδεδεμένος με το γενικότερο αστικό και χωροταξικό προγραμματισμό και είναι στενά επίσης συνδεδεμένος με την διεθνή, εθνική και τοπική οικονομική δραστηριότητα, καθώς και με ζητήματα σχετικά με την άμυνα και την ασφάλεια μιας

χώρας ή συνόλου χωρών. Για τους λόγους αυτούς, και επιπλέον για το λόγο ότι η κατασκευή μεταφορικών δικτύων έχει μεγάλο κόστος και συνεπώς εμπλέκονται σε αυτήν μεγάλα συμφέροντα του κατασκευαστικού και του βιομηχανικού κεφαλαίου, καθώς και ενίοτε ισχυρά τοπικά συμφέροντα, ο προγραμματισμός των μεταφορών παίρνει πολιτικές διαστάσεις (Σκάγιαννης, 1994).

Στα πλαίσια του προγραμματισμού των μεταφορών την πιο τεχνική πλευρά των μελετών συγκροτούν κυρίως οι Μελέτες Κυκλοφοριακού Προγραμματισμού που μπορούν να είναι βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες και περιλαμβάνουν Μελέτες Υπάρχουσας Κατάστασης, Μελέτες Επιβλέψεων, Λειτουργικές και Οργανωτικές Μελέτες, Οικονομικές Μελέτες, Τεχνικές και Κατασκευαστικές Μελέτες, Μελέτες Εκμετάλλευσης Έργων και Δικτύων, Μελέτες Επιπτώσεων και Αξιολόγησης (Σκάγιαννης, 1994).

1.3.2 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Όσον αφορά τα *Λιμάνια*, ως κομμάτι των μεταφορικών υδάτινων συστημάτων, αυτά μπορούν να εξεταστούν από δύο απόψεις. Η μία είναι η μακροοικονομική και η άλλη η μικροοικονομική. Η μακροοικονομική προσέγγιση είναι αυτή όπου το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στο σύνολο των ωφελειών, άμεσων ή έμμεσων, που απορρέουν από την ανάπτυξη του (δημιουργία θέσεων εργασίας, εσόδων για την γενικότερη περιοχή κ.α.). Από την άλλη η μικροοικονομική προσέγγιση δίνει έμφαση στα λεγόμενα “αποτελεσματικά λιμάνια” και όχι στα έως τώρα γνωστά, “λιμάνια πόλους ανάπτυξης” (Παρδάλη, 1997). Στην περίπτωση της εν λόγω μελέτης το λιμάνι ως μεταφορική υποδομή θα εξεταστεί από μακροσκοπικής απόψεως.

Από νομικής απόψεως ως λιμάνι νοείται τμήμα πλωτών υδάτων κατάλληλο, ως εκ της φυσικής ή τεχνικής διαμορφώσεως του, για την υποδοχή πλοίων και την διαρκεί ή προσωρινή εξυπηρέτηση των συναφών προς την ναυσιπλοΐα αναγκών. Τα λιμάνια είναι πραγματικά κοινής χρήσεως (αρθρ.967 ΑΚ), εποπτεύονται από ειδική αρχή, τη λιμενική, της οποίας ο προϊστάμενος είναι ο λιμενάρχης επιφορτισμένος με την διοίκηση των λιμενικών υπηρεσιών και την αστυνόμευση της λιμενικής περιφέρειας.

ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι κυριότεροι φορείς διοίκησης των λιμανιών, είναι η Δημοτική Αρχή στην οποία ανήκει το λιμάνι, το κράτος και οι Αυτόνομοι Οργανισμοί. Οι φορείς αυτοί (δημόσιου τύπου διοικητικά όργανα) αποκαλούνται γενικά “Λιμενικές Αρχές”. Στην δημοτική διοίκηση άλλοτε ο δήμος εκμεταλλεύεται μονοπωλιακά ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και γενικά ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες και άλλοτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις με μακροχρόνιες συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων. Στην περίπτωση της κρατικής διοίκησης το κράτος κατασκευάζει, συντηρεί, εξοπλίζει και εκμεταλλεύεται το λιμάνι. Επιβάλλει και εισπράττει διάφορα τέλη από το πλοίο, το εμπόρευμα ή τον επιβάτη, επιβάλλει κανονισμούς οργάνωσης και λειτουργίας του λιμανιού και ελέγχει και εγκρίνει τα τιμολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών και των εργασιών που διεξάγονται. Στην Ελλάδα όλα τα σημαντικά λιμάνια ελέγχονται σε μεγάλο βαθμό από το κράτος (είναι υπό την επίβλεψη και τον διοικητικό έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας). Όσον αφορά την διοίκηση από αυτόνομους οργανισμούς, γίνεται παραχώρηση των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών των κρατικών υπηρεσιών σε ένα δημόσιο οργανισμό (συνήθως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου). Το σύστημα του αυτόνομου οργανισμού μπορεί να πάρει πολλές μορφές. Σε διάφορες χώρες και λιμάνια τα όρια της αυτονομίας ποικίλουν, ενώ το κράτος διατηρεί πάντοτε ορισμένα προνόμια (Παρδάλη, 1997).

Επίσης η διοίκηση και η διαχείριση ενός λιμανιού μπορεί να είναι και ιδιωτική. Οι μορφές με τις οποίες συναντάται είναι:

- Λιμάνια – Ανώνυμες Εταιρίες, ή ενός τμήματος του λιμανιού.
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρίες που εκμεταλλεύονται μια διώρυγα.
- Λιμάνια που ανήκουν σε σιδηροδρομικές εταιρίες.
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρίες εμπορικές ή βιομηχανικές. Στην περίπτωση αυτή παραχωρούνται τμήματα του λιμανιού με πολυετείς συμβάσεις σε εταιρίες που τα χρησιμοποιούν για τις δικές τους ανάγκες (Παρδάλη, 1997).

Το λιμάνι έχει ως σκοπό να παρέχει υπηρεσίες στα πλοία, το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Παραγωγός των λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να είναι τόσο η “Λιμενική Αρχή” με την έννοια που αναφέραμε πιο πάνω, όσο και άλλοι διάφοροι φορείς. Σήμερα η παραγωγή των λιμενικών υπηρεσιών (η εκμετάλλευση του λιμένα) μπορεί να γίνεται:

- Από την Λιμενική Αρχή. Στην περίπτωση αυτή όλο το λιμενικό σύστημα συγκεντρώνεται σε έναν φορέα. Αυτού του είδους η λιμενική αρχή ονομάζεται “COMPREHENSIVE”.
- Από ιδιωτικές εταιρίες. Οι Λιμενικές Αρχές σχεδιάζουν τα λιμάνια και ασκούν τον γενικό έλεγχο, αλλά αναθέτουν την εκμετάλλευση σε ιδιωτικές εταιρίες. Αυτές οι Λιμενικές Αρχές ονομάζονται “LANDLORD”.
- Μικτή μορφή εκμετάλλευσης. Τις τελευταίες δεκαετίες συχνά συναντάμε μια μικτή μορφή, όπου το ένα μέρος της εκμετάλλευσης έχει η λιμενική αρχή και παραχωρεί το υπόλοιπο σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στην πράξη σήμερα παρατηρείται μια πολλή μεγάλη γκάμα πρακτικών. Σε πολλά λιμάνια ο διαχωρισμός μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα γίνεται γύρω από το πλοίο, δηλαδή η διαχείριση του φορτίου πάνω στο πλοίο γίνεται από εταιρίες επιλεγμένες από το διαχειριστή του πλοίου, ενώ οι εργασίες στην μεριά της αποβάθρας γίνονται από την λιμενική αρχή (Παρδάλη, 1997).

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ

Αντίστοιχα με τις ευρείες πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής φύσης αντιθέσεις των χωρών της Μεσογείου, υφίσταται μια μεγάλη ποικιλία στο καθεστώς ιδιοκτησίας και λειτουργίας των λιμανιών και των τερματικών σταθμών Ε/Κ. Δυο είναι οι δομές που συναντώνται συχνότερα:

- Ιδιωτικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης Ε/Κ (ΣΕΜΠΟ)² που λειτουργούν με βάση συμφωνίες παραχώρησης³, από operators (οι οποίοι επενδύουν σε εξοπλισμό), σε κρατικούς λιμένες, οι αρχές των οποίων λειτουργούν ως landlords.

² Σταθμοί διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ).

³ Κατά τη δεκαετία του 1990 ο ιδιωτικός τομέας αύξησε εντυπωσιακά την παρουσία του στις λειτουργίες ΣΕΜΠΟ ανά τον κόσμο. Το φαινόμενο αυτό παρατηρήθηκε και στη Μεσόγειο. Στους ιδιωτικής λειτουργίας ΣΕΜΠΟ, όπως των Algericas, Genoa, Gioia Tauro, La Spezia, Salerno και Marseilles-Fos προστίθενται τα αντίστοιχα εγχειρήματα στα Derince, Port Said East, Tanger-Atlantique και Taranto. Στους επενδυτές περιλαμβάνονται ιδιωτικοί διαχειριστές τερματικών σταθμών (π.χ. Eurokai, P&O Ports, ECT), πρώην ανεξάρτητοι διαχειριστές σταθμών (PSA Corporation), καθώς και ναυτιλιακές γραμμές (π.χ. Maersk, Sea-Land, Evergreen, Contship).

- Σταθμοί Ε/Κ (ΣΕΜΠΟ) υπό τον έλεγχο των κρατικών αρχών διαχείρισης των λιμένων, συχνά μέσω ξεχωριστών εταιρειών λειτουργίας, των οποίων αποτελούν μοναδικό μέτοχο (Παρδάλη, 1997).

Σε μερικούς λιμένες συναντώνται και οι δυο αυτές δομές, με τις λιμενικές αρχές που διοικούν δικούς τους ΣΕΜΠΟ να συνυπάρχουν και να “ανταγωνίζονται” με ιδιώτες operators, οι οποίοι ελέγχουν αντίστοιχες εγκαταστάσεις.

Ένας αριθμός κρατών στην ευρύτερη περιοχή, όπως το Ισραήλ, η Ελλάδα, η Τουρκία, η Αίγυπτος, η Μάλτα, η Κύπρος, η Ρουμανία και η Βουλγαρία, έχουν εκτεταμένο κρατικό έλεγχο σε ορισμένους ή και όλους τους λιμένες τους. Σημειώνεται ότι, όσον αφορά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, οι πρόσφατες αλλαγές στην ελληνική νομοθεσία, έχουν δρομολογήσει την ιδιωτικοποίηση των λιμενικών δραστηριοτήτων (Ψαραύτης, 2006).

Το γεγονός ότι περίπου 50% της δυναμικότητας των λιμένων διακίνησης Ε/Κ της Μεσογείου ανήκει στον δημόσιο τομέα, σημαίνει ότι η διαχείριση δυναμικότητας 15 περίπου εκατομμυρίων TEU⁴ είναι δυνητικά διαθέσιμη σε ενέργειες παραχώρησης ή εξαγοράς εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Πάντως, η πιθανότερη μορφή εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση σταθμών Ε/Κ είναι η παραχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης της βασικής λιμενικής υποδομής και των χερσαίων επιφανειών του ΣΕΜΠΟ και όχι η εξ ολοκλήρου ανάληψη του κόστους των βασικών λιμενικών υποδομών από τον operator (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ

Γενικότερα, οι λιμένες εξυπηρέτησης Ε/Κ εμπίπτουν σε δυο κατηγορίες: αυτούς που συνδέονται και εξυπηρετούν ποντοπόρα κιβωτιαγωγά πλοία βασικών γραμμών και αυτούς που διαχειρίζονται μικρότερα κιβωτιαγωγά πλοία κοντινότερων διαδρομών. Κάθε λιμένας έχει διαφορετικές αγορές φορτίων, ανάλογα με την κατηγορία στην οποία εμπίπτει. Βεβαίως υπάρχουν επικαλύψεις (δηλαδή λιμένες που μπορούν να υποδεχθούν

⁴ Η χωρητικότητα των Ε/Κ εκφράζεται συνήθως σε ισόποσες μονάδες των 20 ποδιών σε μήκος επί 8 ποδιών σε πλάτος (με το ύψος να μην είναι πάντα σταθερό) που αντιπροσωπεύουν το ένα TEUs.

ποντοπόρα πλοία μπορούν να εξυπηρετήσουν και διακίνηση από μικρότερα, το αντίθετο φυσικά δεν ισχύει), αλλά σε γενικούς όρους η διάκριση παραμένει ισχυρή.

Σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου εμφανίζεται ένα μεγάλο εύρος ναυτιλιακών-λιμενικών υπηρεσιών (shipping services), που περιλαμβάνει βασικές γραμμές (direct calls) και μεταφορτώσεις (transshipments), εξυπηρετούμενων από όλες τις κατηγορίες κιβωτιαγωγών πλοίων, από μεγαλύτερα στον κόσμο ποντοπόρα πλοία Ε/Κ (deep-sea container ships) μέχρι μικρά πλοία τροφοδοτικών γραμμών (feeder ships). Η αγορά διακίνησης Ε/Κ στους Μεσογειακούς λιμένες αποκτά μια ευρύτερη γεωγραφική διάσταση, περιλαμβάνοντας ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές όπως η Μαύρη Θάλασσα, χώρες που βρέχονται και ή μόνο από τον Ατλαντικό (Μαρόκο, Πορτογαλία) και την ίδια τη Μεσογειακή λεκάνη (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Η αγορά στους λιμένες διακίνησης Ε/Κ στην Μεσόγειο *απαρτίζεται* από δύο διακριτούς τύπους μεταφοράς. Οι δύο αυτοί τύποι διακίνησης παρουσιάζουν εντελώς διαφορετικές εμπορικές και λειτουργικές απαιτήσεις, καθώς και εντελώς διαφορετικά οικονομικά κριτήρια. Τις δύο πρωτεύουσες αγορές φορτίου αποτελούν οι μεταφορές προέλευσης/προορισμού (origin/destination) και οι μεταφορτώσεις (transshipments). Οι μεταφορές προέλευσης/προορισμού (origin/destination) αφορούν την εμπορευματική διακίνηση φορτίου στην ενδοχώρα του λιμένα αλλά και σε άλλα περισσότερο απομακρυσμένα σημεία αυτής. Η διακίνηση αυτής της κατηγορίας ανήκει σε έναν από τους παρακάτω τύπους:

- Διηπειρωτική μεταφορά με ποντοπόρα κιβωτιαγωγά πλοία, τα οποία δεν επισκέπτονται ενδιάμεσους κόμβους – λιμένες (deep-sea direct).
- Μεταφορά φορτίου εντός μιας ηπειρωτικής περιοχής, (π.χ. μεταξύ των χωρών της Μεσογείου, διακίνηση μεταξύ Μεσογείου και Βόρειας Ευρώπης), που διενεργείται με μικρότερα πλοία, (short/near sea intra-regional).
- Φορτία που μεταφέρονται με μικρότερα κιβωτιαγωγά πλοία τροφοδότες (feeder services) και τα οποία έχουν μεταφορτωθεί σε άλλους λιμένες της Μεσογείου (short-sea feeder). Οι λιμένες που εξυπηρετούν την κίνηση αυτή χαρακτηρίζονται σαν διαμετακομιστικοί λιμένες (spoke ports). Η αγορά αυτή συνδέεται με την πρωτεύουσα αγορά των μεταφορτώσεων.

Οι μεταφορτώσεις (transshipments) συνιστούν την μεταβίβαση των Ε/Κ από ένα κιβωτιοαγωγό πλοίο σε άλλο. Τα Ε/Κ φυλάσσονται στον τερματικό σταθμό αναμένοντας την φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο. Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει δύο διακριτές αγορές:

- Φορτίο που προέρχεται από ή έχει προορισμό την περιοχή της Μεσογείου και το οποίο εξυπηρετείται σε κομβικούς διαμετακομιστικούς λιμένες της Μεσογείου (hub and spoke transshipment). Η περαιτέρω κατανομή του φορτίου διενεργείται με μικρότερα κιβωτιοαγωγά πλοία.
- Διεθνείς διαδοχικές μεταφορτώσεις το φορτίο των οποίων προέρχεται από και προορίζεται για περιοχές πέραν της άμεσης τοπικής αγοράς (relay transshipment). Αποτελεί μεταφόρτωση του φορτίου μεταξύ δύο ποντοπόρων κιβωτιοαγωγών πλοίων και δεν έχει καμία σχέση με την τοπική αγορά και την οικονομία των Ευρωπαϊκών χωρών (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Έτσι, όσον αφορά την τυπολογία τους, οι μεσογειακοί λιμένες εμπίπτουν σε διάφορες κατηγορίες. Ειδικότερα, ο τύπος καθορίζεται από τη γεωγραφική θέση του λιμένα και τις εγκαταστάσεις του. Συνηθέστερα, οι μεγαλύτεροι τουλάχιστον λιμένες διακίνησης Ε/Κ, εμφανίζουν λειτουργικά χαρακτηριστικά που τους κατατάσσουν σε περισσότερες από μια κατηγορίες.

Οι κομβικοί λιμένες μεταφόρτωσης (transshipment hubs) διαθέτουν μεγάλο βάθος, εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης ικανό να εξυπηρετήσει τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς Ε/Κ και κυρίως βρίσκονται, με ελάχιστη απόκλιση, στον κύριο άξονα ναυσιπλοΐας ανατολής-δύσης, που διασχίζει την Μεσόγειο. Οι λιμένες – πύλες ποντοπόρων κιβωτιοαγωγών (deep-sea gateway ports) οι οποίοι διαχειρίζονται φορτία προέλευσης / προορισμού, διαθέτουν μεγάλο βάθος για την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων μεταφοράς Ε/Κ, αλλά στην περίπτωσή τους η εγγύτητα σε μεγάλα πληθυσμιακά κέντρα είναι πολύ σημαντική. Εν τούτοις, η απόκλιση της θέσης τους από τον κύριο άξονα ναυσιπλοΐας ανατολής – δύσης δεν είναι μεγάλη (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Οι λιμένες διακίνησης μικρών αποστάσεων/ενδοπεριφερειακής - (short-sea/intraregional ports) διαθέτουν γενικά μικρότερα βάθη λιμενολεκάνης και σε μερικές περιπτώσεις μόνο τη βασική υποδομή για τη διαχείριση φορτίου. Η εγγύτητα σε πληθυσμιακά και βιομηχανικά κέντρα είναι ουσιαστικής σημασίας. Οι λιμένες αυτοί

εξυπηρετούν περιορισμένη ενδοχώρα ή έχουν περιφερειακό χαρακτήρα (π.χ. Θεσσαλονίκη, λιμένες Προποντίδας και Μαύρης Θάλασσας). Συνεπώς, η κίνηση εξυπηρετείται με μικρότερα κιβωτιαγωγά πλοία που τους συνδέουν με κομβικούς λιμένες μεταφόρτωσης, ή με κιβωτιαγωγά πλοία που τους συνδέουν με άλλους λιμένες της ίδιας κατηγορίας (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Από άποψη Ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου, κάθε λιμάνι είναι ο τόπος “κατοικίας” των εις το νηολόγιο του “εγγεγραμμένων” πλοίων, ενώ, από άποψη Διεθνούς Δικαίου, τα λιμάνια υπάγονται στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Σύμφωνα όμως με τη σύμβαση της Γενεύης (1923) και υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, θεσπίζεται η αρχή του “απαρακώλυτου της χρήσεως των λιμένων, για τα ξένα πλοία”. Η αρχή αυτή (γνωστή με την λανθασμένη διατύπωση: αρχή του ανοίγματος των λιμένων) υποχωρεί μόνο όταν, και ενόσω χρόνο, η ασφάλεια και λοιπά ζωτικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους το απαιτούν. Απόρροια της αρχής αυτής είναι η απαίτηση της διεθνούς κοινωνίας όπως ο αποκλεισμός ενός λιμένος στο εξωτερικό εμπόριο ισχύει και για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του παράκτιου κράτους. Η “αρχή του απαρακώλυτου της χρήσεως των λιμένων” αφορά τα εμπορικά λιμάνια. Το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να απαγορεύσει σε οποιοδήποτε πλοίο την είσοδό στους στρατιωτικούς λιμένες (Ποτουρίδης, 2006).

Σαν κρίκος στη μεταφορική αλυσίδα το λιμάνι έπαιξε το ρόλο του “μεταφορικού κέντρου” (μεταφορά + μεταφόρτωση + αποθήκευση) στη συνέχεια έπαιξε το ρόλο του “κέντρου διανομής” (προηγούμενες λειτουργίες + διαχείριση αποθεμάτων + επεξεργασία) και σήμερα εξελίσσεται σε “κέντρο logistics” (προηγούμενες λειτουργίες + κέντρο πληροφόρησης). Το λιμάνι στις μέρες μας καλείται να παίξει ένα ουσιαστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαδικασία των “logistics”. Ως αποτέλεσμα των απαιτήσεων των πελατών τα κέντρα χειρισμού του φορτίου συνεχώς μετατρέπονται σε κέντρα υπηρεσιών που προσφέρουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας από τον παραγωγό στον παραλήπτη (Door to Door). Στο μέλλον τα λιμάνια φαίνεται να αυξάνουν τον ρόλο τους σαν κέντρα διανομής και διακίνησης του φορτίου (Παρδάλη, 1997).

Στις μέρες μας, η φυσική ενδοχώρα των λιμανιών δεν έχει την βαρύτητα που είχε πριν μερικά χρόνια, αφού η αμεσότητα στο λιμάνι δεν αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή ενός λιμανιού από τους διεθνείς μεταφορείς. Οι μεταφορείς σήμερα μπορούν να επιλέξουν τα μέσα μεταφοράς που παρέχουν υπηρεσίες με το μικρότερο συνολικό κόστος (μεταφοράς και διαχείρισης). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η μεταφορά να συγκεντρώνεται σε ένα περιορισμένο αριθμό “κύριων” λιμανιών (μερικές δεκάδες συνολικά σε όλο τον κόσμο) που παράγουν με οικονομίες κλίμακας. Η εμφάνιση των “κύριων” λιμανιών, τα οποία εξυπηρετούν όλο και περισσότερες περιοχές επεκτείνοντας τις λειτουργίες τους στις υπό περιφερειακές και τοπικές κλίμακες, απαιτούν όλο και περισσότερο διακυβερνητική συνεργασία μεταξύ τοπικού και παγκόσμιου επιπέδου (Παρδάλη, 1997).

Βέβαια παρόλα αυτά, ένα βασικό σημείο σε κάθε λιμενική ανάλυση είναι ο καθορισμός της ενδοχώρας. Ενδοχώρα (hinterland) είναι η εδαφική περιοχή με την οποία το λιμάνι συνδέεται με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς (οδικούς, σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, ακτοπλοϊκούς και αεροπορικούς) και εξυπηρετείτε συνήθως από αυτό για τις θαλάσσιες εισαγωγές η εξαγωγές της. Έτσι, η μελέτη μίας ενδοχώρας απαιτεί τον καθορισμό της γεωγραφικής περιοχής η οποία εξαρτάτε από τις ειδικές λιμενικές ευκολίες. Ένα μέρος της μελέτης της ενδοχώρας συνιστάται στην ανάπτυξη κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες. Η λιμενική ενδοχώρα και οι οικονομικές της δραστηριότητες μπορούν να αλλάξουν στο χρόνο και είναι διαφορετικές για διαφορετικά εμπορεύματα και για διαφορετικούς τύπους φορτίων (Παρδάλη, 1997).

Τα λιμάνια ανήκουν στον τριτογενή τομέα παραγωγής αφού παρέχουν υπηρεσίες προς τα πλοία, τα φορτία και τους επιβάτες. Ο βαθμός ικανοποίησης, που επιτυγχάνεται πάνω στη βάση των προκαθορισμένων δεδομένων, θα δείξει το επίπεδο της απόδοσης ενός λιμανιού που έχει επιτευχθεί. Στην πραγματικότητα, η απόδοση ενός λιμανιού εξαρτάται από τα εξής:

- Τη διάρκεια παραμονής ενός πλοίου στο λιμάνι.
- Την ικανότητα χειρισμού του φορτίου μέσα στον τερματικό σταθμό.
- Το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς.

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Σαν αποτέλεσμα της λιμενικής παραγωγικής διαδικασίας, εκτός από την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, παράγονται και ανεπιθύμητα υποπροϊόντα, “τα λιμενικά αρνητικά προϊόντα”. Σαν αρνητικό προϊόν θεωρούμε την ρύπανση με την ευρεία της έννοια. Ρύπανση από οικονομική άποψη είναι η παραγωγή αποβλήτων, ακαθαρσίας, θορύβου, κυκλοφοριακής συμφόρησης, ακαλαισθησίας, απώλεια χρόνου κ.α. (Παρδάλη, 1997).

Η σύγχρονη αντίληψη θεωρεί ότι αποτελεσματική λιμενική διαχείριση έχουμε όταν υπάρχει ισορροπία μεταξύ της λιμενικής αποτελεσματικότητας, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας επίτευξη αυτού του σκοπού είναι συνδεδεμένη με:

- Το επίπεδο της λιμενικής υποδομής – ανωδομής.
- Το επίπεδο εξειδίκευσης και εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού.
- Το επίπεδο οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας.
- Το επίπεδο διαδικασίας πληροφόρησης.

Η νομοθεσία για την περιβαλλοντική προστασία στα πλαίσια της επιδίωξης για την επίτευξη ενός ελάχιστου αποδεκτού επιπέδου ασφαλείας απαιτεί ένα διοικητικό σύστημα εκτεταμένων πληροφοριών για το χειρισμό του φορτίου στην περιοχή του λιμανιού. Αυτό δεν ισχύει μόνο για τα επικίνδυνα φορτία αλλά επίσης και για αποτελέσματα από το χειρισμό του φορτίου (π.χ. πλύσεις δεξαμεμών ή κατάλοιπα φορτίου) (Παρδάλη, 1997).

Όταν λέμε κόστος ρύπανσης από την παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών, εννοούμε την επιβάρυνση της κοινωνίας από την θαλάσσια, επίγεια και την ατμοσφαιρική ρύπανση, της συμφόρηση στα οδικά δίκτυα και την απώλεια χρόνου, την ηχορύπανση, την χαμηλότερη απόδοση και την κοινωνική υποβάθμιση. Το κόστος της περιβαλλοντικής ρύπανσης μπορεί αν ιεραρχηθεί σε:

- Κόστος ατυχημάτων, το κόστος αυτό οφείλεται σε ανεπιθύμητα γεγονότα τα οποία μπορεί να έχουν σοβαρές συνέπειες στο περιβάλλον της λιμενικής περιοχής, όπως επίσης και στις λειτουργίες και την οικονομική ζωή του λιμανιού (πυρκαγιές, εκρήξεις, διαρροές κτλ).

- Το κόστος λειτουργίας, είναι το κόστος που αφορά σε σταθερές καθημερινές λειτουργίες. Είναι γεγονότα που μπορεί να έχουν μικρές άμεσες συνέπειες όταν εξετάζονται ξεχωριστά, όταν όμως συμβαίνουν συνεχώς, γίνονται επικίνδυνα όπως τα περιστασιακά μεγάλα ατυχήματα. Παραδείγματα η σκόνη που δημιουργείτε από τον χειρισμό των χύδην φορτίων, οι συμφορήσεις κτλ (Παρδάλη, 1997).

Οι πηγές ρύπανσης κατά την παραγωγή των λιμενικών υπηρεσιών είναι οι ακόλουθες:

- Ρύπανση από πλοία, είτε κατά την κίνηση και τον ελλιμενισμό, είτε κατά την επισκευή και την συντήρηση, είτε κατά τον εφοδιασμό με καύσιμα.
- Ρύπανση από το χειρισμό και την αποθήκευση φορτίων τόσο χύδην ξηρών φορτίων όσο χύδην υγρών φορτίων αλλά και γενικών φορτίων.
- Ρύπανση από την συντήρηση και την ανάπτυξη του λιμανιού σε περιπτώσεις συντήρησης βυθοκόρησης ή συντήρησης της ανωδομής ή συντήρηση και επέκταση της υποδομής και γενικότερα κατά την φάση κατασκευής του λιμανιού (Παρδάλη, 1997).

Τα κόστη αυτά μπορούν να ταξινομηθούν σε:

- Κόστη από ρύπανση που δεν μπορούν να διορθωθούν (πχ απώλεια ζωής, εμπορευμάτων, εξοπλισμού).
- Κόστη που αντιστοιχούν στην ρύπανση η οποία μπορεί να αντιστραφεί (ρύπανση στο νερό, ρύπανση στο έδαφος κτλ).
- Άμεσο κόστος (το οποίο περιλαμβάνει το κόστος των εμπορευμάτων που έχουν καταστραφεί, το χρονικό κόστος όταν οι οικονομικές διαδικασίες έχουν σταματήσει κτλ).
- Έμμεσο κόστος (ζημιές στην εμπορική φήμη του λιμανιού ή την άσχημη εικόνα του) (Παρδάλη, 1997).

Ο βαθμός ρύπανσης μπορεί να δοθεί από τη σχέση:

$$\text{Βαθμός Ρύπανσης} = \text{Συχνότητα Ρύπανσης} \times \text{Μέγεθος Ρύπανσης}$$

Σε γενικές γραμμές, πρέπει να πούμε ότι οι λιμενικές αρχές πρέπει να παίρνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποτροπή της επέλευσης ενδεχόμενης ρύπανσης (τυχαματική ή λειτουργικής). Υποστηρίζεται από πολλούς ότι είναι καλύτερο να πληρώνεται ένα μικρό μέρος του κόστους σε ασφάλιστρα, έτσι ώστε να αποφεύγοντα οι μεγαλύτερες

δαπάνες που θα καταβάλλονταν σε περίπτωση ατυχήματος. Κάλυψη κινδύνων ρύπανσης του περιβάλλοντος σημαίνει λήψη όλων των διαθέσιμων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Το κόστος της προστασίας εξαρτάται από τα μέτρα προστασίας που κάθε φορά υιοθετούνται. Υπάρχουν δύο είδη μέτρων προστασίας:

- Υιοθέτηση κανόνων για την συμμόρφωση με τα παγκόσμια στάνταρτ τα οποία μπορούν να εμποδίσουν την ρύπανση (μέτρα χαμηλού κόστους προστασίας) και
- Υιοθέτηση σύγχρονων αντιρρυπαντικών τεχνολογιών, αγορά ειδικού εξοπλισμού ή ειδικών σκαφών (πολύ δαπανηρά μέτρα προστασίας).

Το κόστος αντιμετώπισης της ρύπανσης του περιβάλλοντος από ατυχήματα με υπαιτιότητα των πλοίων, καλύπτεται γενικά σήμερα από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Αν όμως στο λιμάνι συμβεί ατύχημα, για το οποίο δεν ευθύνεται το πλοίο, το κόστος προστασίας του περιβάλλοντος αναλαμβάνει η λιμενική αρχή (Παρδάλη, 1997).

1.4 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ - ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΟΤΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ – ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

1.4.1 ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι εξελίξεις στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον τις τελευταίες δεκαετίες αναμφίβολα κρίνονται ως ραγδαίες και άκρως ενδιαφέρουσες. Ο νέος οικονομικός κόσμος χαρακτηρίζεται από την απελευθέρωση των αγορών, από την χαλάρωση των συνόρων ως οικονομικών εμποδίων, από τη διεθνοποίηση της αγοράς αγαθών και υπηρεσιών, από την καταγιστική διάχυση των νέων τεχνολογιών, καθώς και από την επικράτηση των πολυεθνικών εταιρειών και τη διεθνοποίηση της παραγωγής (Σκάγιαννης, 2003). Οι εξελίξεις αυτές δεν θα μπορούσαν να μην επηρεάσουν τον τομέα των διεθνών μεταφορών και ως φυσικό επακόλουθο είχαν ισχυρό αντίκτυπο στη δομή, διαχείριση και λειτουργία των παγκόσμιων θαλάσσιων δικτύων.

Το κύριο στοιχείο που χαρακτηρίζει στη σημερινή εποχή τις διεθνείς αλλά και τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές είναι ο ανταγωνισμός. Την τελευταία 25ετία με το άνοιγμα της παγκόσμιας αγοράς, χώρες κυρίως της Ασίας, όπως η Κίνα, η Κορέα, η

Ινδία, η Ταϊβάν κ.α., αλλά ακόμα και η Ελλάδα ανανέωσαν τους όρους με τους οποίους συμμετείχαν στον τομέα των διεθνών μεταφορών (Παρδάλη, 2001).

Με δεδομένο τον τριπλασιασμό των όγκων των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην Ανατολική Ευρώπη και τις Βαλκανικές χώρες, η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η συμμετοχή στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών κάθε χώρας κρίνεται κεντρικός αναπτυξιακός στόχος για αυτήν.

Η ευρεία εξάπλωση από τις αρχές της δεκαετίας του '60 των εμπορευματοκιβωτίων στις παγκόσμιες μεταφορές, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των συστημάτων logistics, σε συνδυασμό με την παγκόσμια τάση των μεγάλων επιχειρήσεων για υιοθέτηση της αρχής “No stock- just in time⁵” οδηγούν στην επικράτηση και επιβίωση μόνο των “αποτελεσματικών λιμανιών” (Παρδάλη, 2001).

Εικόνα 1 Αποφόρτωση Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Μπιλμπάο



Πηγή: <http://www.bilbaoport.es>

Οι λιμένες πλέον μέσω των νέων υποδομών, τόσο των υλικών όσο και των άυλων, αλλά και μέσω των νέων υπηρεσιών τείνουν να μετατραπούν από απλούς χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων, σε επιχειρήσεις πολυσύνθετης δομής, με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να

⁵ “No stock- just in time” Πρακτική των σύγχρονων πολυεθνικών εταιρειών βάσει της οποίας προτιμούν να μη διατηρούν μεγάλα αποθέματα εμπορευμάτων, εστιάζοντας περισσότερο στην άμεση και απρόσκοπτη μεταφορά των παραγγελθέντων ποσοτήτων.

ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο (YEN, 2006). Τα λιμάνια σήμερα αποκτούν το χαρακτηρισμό ενός δυναμικού κόμβου όπου ο συνδυασμός υποδομών και υπηρεσιών προσδίδει σε αυτά εξαιρετική σημασία στον τομέα των εθνικών αλλά και των διεθνών μεταφορών (Χλωμούδης, 2001).

Με την αυγή της νέας χιλιετίας είναι εμφανής η τάση, τόσο στο ευρωπαϊκό όσο και γενικότερα στο διεθνές επίπεδο, επαναπροσδιορισμού των μέσων με τα οποία πραγματώνονται οι διεθνείς μεταφορές. Αυτή η νέα κατάσταση βρίσκει τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες τα προηγούμενα χρόνια θα λέγαμε ότι είχαν υστερήσει στους διεθνείς σχεδιασμούς, ειδικά μετά την ναυτιλιακή κρίση του '82, να αποκτούν και πάλι σημαντικό πρόκριμα έναντι των αντίστοιχων εναέριων και οδικών μεταφορών. Οι κυριότεροι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό, είναι τα σαφή πλεονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας, της ασφαλούς μετακίνησης, της προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και της οικονομικότερης μετακίνησης.

Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του νέου διεθνούς περιβάλλοντος διαδραματίζουν επίσης οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, καρποί των οποίων θεωρούνται τα νέα, γρήγορα και υπερσύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, οι αποτελεσματικότερες και γρηγορότερες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, οι γρηγορότεροι ρυθμοί επισκευής των πλοίων κ.α. Από την άλλη η ραγδαία αύξηση των μοναδοποιημένων μεταφερόμενων εμπορευμάτων για την οποία έγινε λόγος παραπάνω, η αύξηση της σημαντικότητας του όρου ασφάλεια στις μεταφορές, σε συνδυασμό με τη ταυτόχρονη ανάγκη για μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς, έφεραν στο προσκήνιο τις λεγόμενες συνδυασμένες μεταφορές για τις οποίες, τα λιμάνια του 21ου αιώνα αποτελούν ένα σημαντικό κρίκο, ως τόποι συνάντησης διεθνών εμπορευμάτων και μέσων μεταφορών (Χλωμούδης, 2001 και Παρδάλη, 1997).

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που οδήγησαν στην εμφάνιση των σημερινών τάσεων στη διακίνηση Ε/Κ διεθνώς, είναι η συνεχής αύξηση του μεγέθους των πλοίων⁶ μεταφοράς τους. Η αναζήτηση οικονομιών κλίμακας βρίσκεται στο κέντρο

⁶ Η 1η γενιά πλοίων μεταφοράς Ε/Κ στα τέλη στη δεκαετία του 1960 είχε χωρητικότητα της τάξεως των 1.100 TEU. Έκτοτε η χωρητικότητα των πλοίων συνεχώς αυξάνεται, στα σημερινά μέγιστα στη τάξεως των 12 – 13.000 TEU ενώ η αγορά αναμένει ακόμα μεγαλύτερα πλοία μέχρι το 2008. Το 2005 ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς Ε/Κ διέθετε 158 πλοία με μεταφορική

των επιχειρηματικών στρατηγικών όλων των μεγάλων εταιρειών μεταφοράς. Η επιδίωξη επίτευξης οικονομιών κλίμακας έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των ενδιάμεσων σταθμών των μεγάλων πλοίων και την αύξηση αφ' ενός μεν του ειδικού βάρους των κύριων λιμένων αφ' ετέρου δε της δραστηριότητας της μεταφόρτωσης στο σύνολο του μεσογειακού χώρου (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Σημαντική επίσης διάσταση, δίνεται και στον παράγοντα περιβάλλον και πως αυτός επηρεάζεται από τη λειτουργία της λιμενικής βιομηχανίας. Η λιμενική λειτουργία επηρεάζεται είτε άμεσα είτε έμμεσα από την κοινοτική νομοθεσία περί περιβάλλοντος και από τις οδηγίες περί υδάτινου πλαισίου και βιοτόπων. Αν και έχουν γίνει αρκετά βήματα ώστε τα λιμάνια της ΕΕ να τηρούν τους περιβαλλοντικούς όρους, υπάρχουν ακόμα αρκετά προβλήματα όπως η άγνοια των προϋπαρχόντων νομικών καθεστώτων των περιοχών ανάπτυξης λιμένων, η έλλειψη ενός μηχανισμού πληροφόρησης και καθοδήγησης περί των περιβαλλοντικών διατάξεων, η προσπάθεια αποφυγής ή μετακύλισης του υψηλού κόστους που αρκετές φορές συνοδεύει τις παρεμβάσεις για περιβαλλοντικούς σκοπούς κ.α. (Νιαβής, 2007).

Τέλος, σημαντική εξέλιξη κυρίως για τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελεί η ολοκλήρωση και περαιτέρω ανάπτυξη των λεγόμενων Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών δικτύων ενώ, σημαντικές εξελίξεις αναμένεται να επιφέρει κυρίως για τα λιμάνια της Μεσογείου η ανάπτυξη του λεγόμενου Ευρωμεσογειακού δικτύου.

1.4.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Οι παράγοντες που έχουν επηρεάσει σημαντικά την εξέλιξη των μεταφορτώσεων είναι η αύξηση της ζήτησης λιμενικών εγκαταστάσεων για τη διακίνηση Ε/Κ και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ. Η μεταφόρτωση επιτρέπει την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της οικονομίας κλίμακας⁷ από την δρομολόγηση ολοένα

ικανότητα μεγαλύτερη των 6.000 TEU, από τα οποία 72 είχαν χωρητικότητα μεγαλύτερη των 7.000 TEU, 35 μεγαλύτερη των 8.000 TEU και 3 μεγαλύτερη των 9.000 TEU². Η λειτουργία των υπερωκεάνιων γραμμών Ευρώπης - Ασίας χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων πλοίων, μέσης τυπικής χωρητικότητας της τάξεως των 5.500 – 7.000 TEU.

⁷ Οι αποδόσεις κλίμακας που είναι συνάρτηση της τοποθεσίας είναι γενικώς γνωστές ως οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης. Οι οικονομίες αυτές αντιμετωπίζονται ως εξωτερικές οικονομίες οι οποίες δεν εξαρτώνται από την μεμονωμένη επιχείρηση αλλά προκύπτουν σε όλες τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στην ίδια περιοχή. Αυτό οφείλεται στην διάχυση πληροφοριών

αυξανόμενου μεγέθους πλοίων μεταφοράς Ε/Κ σε διηπειρωτικές γραμμές μεταφοράς Ε/Κ με πολύ υψηλούς φόρτους διακίνησης, που εξυπηρετούν περιορισμένο αριθμό λιμένων (κομβικοί λιμένες μεταφόρτωσης - transshipment hubs) Οι μεταφορτώσεις έχουν σημαντική θέση στους λιμένες της Ευρώπης και της Μεσογείου και η συμμετοχή τους στη συνολική περιφερειακή διακίνηση αναμένεται συνεχώς να αυξάνεται (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Η 1η γενιά πλοίων μεταφοράς Ε/Κ στα τέλη της δεκαετίας του 1960 είχε χωρητικότητα της τάξεως των 1.100 TEU. Έκτοτε η χωρητικότητα των πλοίων συνεχώς αυξάνεται, στα σημερινά μέγιστα στη τάξεως των 12 – 13.000 TEU ενώ η αγορά αναμένει ακόμα μεγαλύτερα πλοία μέχρι το 2008⁸. Η λειτουργία των υπερωκεάνιων γραμμών Ευρώπης - Ασίας χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων πλοίων, μέσης τυπικής χωρητικότητας της τάξεως των 5.500 – 7.000 TEU. Η συνεχής αύξηση του μεγέθους έχει προφανώς οδηγήσει σε απαίτηση μεγαλύτερων βαθών στους λιμένες, μεγαλύτερου διαθέσιμου μήκους κρηπιδωμάτων και κατάλληλου εξοπλισμού (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Η επιδίωξη επίτευξης οικονομιών κλίμακας έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των ενδιάμεσων σταθμών των μεγάλων πλοίων και την αύξηση αφ' ενός μεν του ειδικού βάρους των κύριων λιμένων αφ' ετέρου δε της δραστηριότητας της μεταφόρτωσης στο σύνολο του μεσογειακού χώρου.

Επομένως, οι κυριότερες γραμμές μεταφοράς Ε/Κ θα συνεχίσουν να εξυπηρετούν κομβικούς λιμένες με πολλές άμεσες συνδέσεις με περιφερειακούς λιμένες, συνεπώς ο ρόλος των λιμένων αυτών, όπως και ο ρόλος των τροφοδοτικών γραμμών που τους εξυπηρετούν θα ενδυναμώνεται. Επιπλέον, η ζήτηση για μεταφόρτωση Ε/Κ μεταξύ κυρίων γραμμών (relay transshipment) είναι μία ανερχόμενη κατηγορία της αγοράς (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί, ότι η αντικατάσταση της μεταφοράς προέλευσης / προορισμού με την μεταφόρτωση προς / από τροφοδοτικά πλοία δημιουργεί δύο

στην ύπαρξη τοπικών μη εμπορεύσιμων ροών και στην ύπαρξη μιας δεξαμενής τοπικού ειδικευμένου εργατικού δυναμικού κατά Marshall. Οι οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης ταξινομούνται σε τρεις τύπους: α) τις εσωτερικές αποδόσεις κλίμακας, β) τις οικονομίες εντοπιότητας και γ) τις οικονομίες αστικοποίησης (McCANN, 2001).

⁸ Το 2005 ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς Ε/Κ διέθετε 158 πλοία με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 6.000 TEU, από τα οποία 72 είχαν χωρητικότητα μεγαλύτερη των 7.000 TEU, 35 μεγαλύτερη των 8.000 TEU και 3 μεγαλύτερη των 9.000 TEU.

επιπρόσθετες κινήσεις χειρισμού εντός του ΣΕΜΠΟ χωρίς στην πραγματικότητα να αυξάνεται ο αριθμός των διακινούμενων μονάδων Ε/Κ.

Στα επόμενα η μεθοδολογία, οι παραδοχές και τα αποτελέσματα της μεσοπρόθεσμης πρόβλεψης διακίνησης Ε/Κ στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο, είναι δανεισμένες από την πλέον πρόσφατη διαθέσιμη Έκθεση έγκυρου διεθνούς οίκου αναλυτών της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με τίτλο “The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015”, European Shipping Consultants, 2005.

Τις τελευταίες δεκαετίες, με την ανάπτυξη του εμπορίου οι βασικές συνιστώσες της μεταφοράς μέσω Ε/Κ, δηλαδή τα τελικά και ημιτελή προϊόντα βρίσκονται στο κέντρο της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Το σύστημα των Ε/Κ διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη. Η δυνατότητα της χαμηλού κόστους μεταφοράς ελάττωσε το ναύλο μεταφοράς σε αγαθά υψηλής αξίας. Με την συνεχή διαθεσιμότητα φθηνού εργατικού δυναμικού στην Κίνα και άλλες αναπτυσσόμενες κοινωνίες, όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η βιομηχανική ανάπτυξη και η μετανάστευση βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε αυτές τις περιοχές θα συνεχιστεί για το προβλεπτό μέλλον. Τα στοιχεία διακίνησης Ε/Κ που επιτρέπουν συσχέτιση των ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης με τη ζήτηση λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ευρώπη γενικά και στη Μεσόγειο ειδικότερα, από το 1991 μέχρι το 2005, οδηγούν στα παρακάτω συμπεράσματα:

- Είναι προφανής η ύπαρξη συσχέτισης, η οποία είναι ευδιάκριτη κυρίως στη σχέση ανάμεσα στην αύξηση του ΑΕΠ και στη ζήτηση διαχείρισης Ε/Κ με προέλευση / προορισμό τις περιοχές αυτές (χωρίς μεταφόρτωση). Η αύξηση της ζήτησης λιμενικών εγκαταστάσεων διαχείρισης Ε/Κ ήταν φανερά επηρεασμένη από την ύφεση της οικονομικής ανάπτυξης το 2001, αλλά επανάκαμψε δυναμικά στο διάστημα 2002 – 2005.
- Ενώ η διαχείριση των εμπορευματικών ροών με Ε/Κ που αφορούν εισαγωγές/εξαγωγές είναι στενά συνδεδεμένη με το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας, η ζήτηση για μεταφόρτωση Ε/Κ εξαρτάται από τη στρατηγική των μεταφορέων της αγοράς και η σχέση της με τη μεταβολή του ΑΕΠ είναι λιγότερο ισχυρή.
- Η ζήτηση διακίνησης Ε/Κ αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς από τους αντίστοιχους που αφορούν την παραγωγή. Από το 1996 μέχρι το 2004, η ετήσια

αύξηση διακίνησης Ε/Κ χωρίς μεταφόρτωση στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο ξεπέρασε αυτή του ευρωπαϊκού ΑΕΠ κατά 3.8 φορές περίπου (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Η οικονομική σχέση ανάμεσα στο ΑΕΠ και το εμπόριο είναι χρήσιμη στην πρόβλεψη της ανάπτυξης στον τομέα των Ε/Κ. Υπάρχουν όμως και επιπλέον παράγοντες που περιπλέκουν την εικόνα, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

- Εκτός από τις εισαγωγές / εξαγωγές, υπάρχουν και τα κενά Ε/Κ τα οποία δεν παρουσιάζουν εμπόρευμα που μεταφέρεται.
- Η μεταφόρτωση τριπλασιάζει τον αριθμό των κινήσεων στους ΣΕΜΠΟ αλλά δεν παρουσιάζει επιπλέον εμπόρευμα.
- Η μεταφορά με Ε/Κ δημιουργεί πρόσθετες εμπορικές ροές, λόγω χαμηλότερου κόστους για τις μεγάλες διαδρομές (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

1.4.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ

Πρωταρχικό σκοπό της ΕΕ αποτελεί η ενοποίηση των κρατών της Ευρώπης και η ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων της περιφέρειάς της. Σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση αυτών των στόχων διαδραματίζουν τα δίκτυα, τα οποία αναπτύσσονται συνεχώς και ενισχυμένα τις τελευταίες δεκαετίες στον ευρωπαϊκό χώρο και ποικίλουν, τόσο ως προς το είδος τους, όσο και προς τη χωρική τους διάσταση. Κάτω από αυτές τις προοπτικές λειτουργούν στον ευρωπαϊκό χώρο τα λεγόμενα Δίκτυα Μεταφορών, που σκοπό τους έχουν την απρόσκοπτη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Βάσει της χωρικής τους διάστασης, τα δίκτυα αυτά χωρίζονται σε Διευρωπαϊκά και σε Πανευρωπαϊκά.

Ως Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ), ορίζουμε, τις μεταφορικές συνδέσεις μεταξύ τοποθεσιών οι οποίες βρίσκονται εντός της ΕΕ. Τα ΔΔΜ καθιερώθηκαν θεσμικά με τη Συνθήκη του Μάαστριχ, ενώ μετά από ένα μακρύ χρονικά προβληματισμό, αναθεωρήθηκαν οι κατευθυντήριες οδηγίες των Δικτύων που στην αρχική τους μορφή είχαν τεθεί με την αντίστοιχη Απόφαση 1346/2001/ΕΚ (ΥΕΝ, 2006).

Από τα υπάρχοντα ΔΔΜ τρία είναι αυτά που διαπερνούν ελληνικά λιμάνια:

- Ο άξονας IV που συνδέει τη Βορειοδυτική (ΒΔ) με τη Νοτιοανατολική (ΝΑ) Ευρώπη, ο οποίος ξεκινά από τη Γερμανία και ένα μέρος του καταλήγει στην Ελλάδα, στο λιμένα της Θεσσαλονίκης.
- Ο άξονας X ο οποίος καταλήγει στο λιμένα της Θεσσαλονίκης και ξεκινά από την Αυστρία. Ο άξονας αυτός έχει τέσσερις διακλαδώσεις, μία εκ των οποίων συνδέει τις πόλεις Βελές – Μπίτολα – Φλώρινα – Κοζάνη και Ηγουμενίτσα.
- Τέλος, ο άξονας IX ο οποίος ξεκινά από τη Φινλανδία και καταλήγει στο λιμένα της Αλεξανδρούπολης (YEN, 2006 και Psaraftis, 2005).

Με βάση τα υπάρχοντα ΔΔΜ βλέπουμε ότι τα λιμάνια της χώρας μας που συμμετέχουν σε αυτά είναι μόνο 3 ενώ είναι φανερό η απουσία των λιμανιών της νότιας Ελλάδας από αυτά. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός, ότι τα ΔΔΜ καλύπτουν τις συνδυασμένες και κυρίως χερσαίες μεταφορές του κύριου (κεντρικού-δυτικού) ευρωπαϊκού χώρου αφήνοντας ένα κενό στο νησιωτικό-περιφερειακό χώρο αυτής. Από την άλλη η αναθεώρηση των κατευθυντήριων αρχών των δικτύων, στην οποία αναφερθήκαμε παραπάνω, προβλέπει με το άρθρο 12 τη δημιουργία ενός νέου τύπου δικτύων, τις “θαλάσσιες λεωφόρους”, οι οποίες είχαν εισαχθεί σαν έννοια με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές το 2001.

Έτσι, θα αρθούν οι δυσκολίες προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν οι περισσότεροι λιμένες μας, εξαιτίας κυρίως της γεωγραφικής τοποθέτησης της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη. Οι “θαλάσσιες λεωφόροι” μέσω της δημιουργίας ενός αριθμού νέων, τακτικών και συχνών, διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων, αποσκοπούν στην αποσυμφόρηση του χερσαίου δικτύου, στην άρση της απομόνωσης περιοχών λόγω φυσικών εμποδίων καθώς επίσης στην αρτιότερη διασύνδεση λόγω γεωγραφικής θέσης Κρατών-Μελών, όπως είναι τα περιφερειακά και τα νησιωτικά (YEN, 2006).

Οι “θαλάσσιες λεωφόροι” οι οποίες σύμφωνα με την απόφαση θα ξεκινήσουν τη λειτουργία τους μέχρι το 2010 είναι τέσσερις:

- Η πρώτη η οποία ονομάζεται “Λεωφόρος της Βαλτικής Θάλασσας” ενώνει τα κράτη μέλη της Βαλτικής και αφορά χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης.
- Η δεύτερη η οποία ονομάζεται “Θαλάσσια λεωφόρος της Δυτικής Ευρώπης” ξεκινά από την Πορτογαλία και την Ισπανία και καταλήγει στη Βόρεια Θάλασσα και τη θαλάσσια περιοχή της Ιρλανδίας.

- Η τρίτη ονομάζεται “Θαλάσσια λεωφόρος της ΝΑ Ευρώπης” και εστιάζεται στη σύνδεση του Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής Θάλασσας με την Ανατολική Μεσόγειο, ώστε να περιλαμβάνεται και η Κύπρος.
- Τέλος, η τέταρτη ονομάζεται “Θαλάσσια λεωφόρος της Νοτιοδυτικής (ΝΔ) Ευρώπης” και αφορά χώρες της Δυτικής Μεσογείου.

Η Ελληνική κατεύθυνση ένταξης στις “θαλάσσιες λεωφόρους” στρέφεται κυρίως προς αυτή της ΝΑ, αλλά επίσης και προς αυτή της ΝΔ Ευρώπης, δεδομένου ότι στην απόφαση προβλέπεται η μεταξύ τους διασύνδεση (YEN, 2006 & Psaraftis, 2005).

Εικόνα 2 Οι “Θαλάσσιες Λεωφόροι” της Ευρώπης



Πηγή: Psaraftis 2005

Ως Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΠΔΜ), ορίζουμε την επέκταση των ΔΔΜ σε γειτονικές προς την ΕΕ χώρες και περιφέρειες. Σημαντική για την ανάπτυξη των ΠΔΜ θεωρείται τόσο η συμβολή της “Ομάδας Υψηλού Επιπέδου” με κύριο σκοπό την ανάπτυξη κύριων συνδέσεων των ΔΔΜ με γειτονικές περιοχές της ΕΕ, όσο και η συνεισφορά του “Οργανισμού Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου” με την παράλληλη αξιοποίηση της προόδου που έχει συντελεστεί στα πλαίσια της “Black Sea PanEuropean Transport Area” (YEN, 2006).

Στα πλαίσια αναξιοποίησης των δύο ειδών δικτύων που είδαμε πιο πάνω, εντάσσεται η δημιουργία ενός δικτύου που αφορά άμεσα τη χώρα μας, το λεγόμενο Ευρωμεσογειακό

Δίκτυο. Το συγκεκριμένο δίκτυο αναμένεται να συντελέσει στη δημιουργία ενός ενιαίου και οργανωμένου μεταφορικού χώρου που θα ανταποκρίνεται στη “Διακήρυξη της Βαρκελώνης” για την υλοποίηση της Ευρωμεσογειακής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών μέχρι το 2010 (Αραμπατζής και Κότιος, 2002).

1.4.4 ΚΥΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Από την άλλη τα ΠΔΜ περικλείουν και τους θαλάσσιους δρόμους μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, όπως αυτοί θα περιγραφθούν ακολούθως και απεικονίζονται στον αντίστοιχο χάρτη. Η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο περιλαμβάνει κατά βάση:

- Διακίνηση κατά τον κύριο άξονα Άπω Ανατολής – Μεσογείου – Ευρώπης (Far East – Europe, βλ. Εικόνα 4), η οποία χρησιμοποιεί τη Διώρυγα του Σουέζ, εξυπηρετείται από πλοία μεγάλης χωρητικότητας – υποκείμενα μόνο στον περιορισμό χωρητικότητας της Διώρυγας – και συνδέει τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης και της Μεσογείου με τους λιμένες της Άπω Ανατολής (Ιαπωνίας, Κίνας).
- Διακίνηση με μεταφόρτωση από τον υπερατλαντικό κύριο άξονα Βόρειας Αμερικής – Ευρώπης, η οποία, στην Ευρωπαϊκή πλευρά, εξυπηρετείται κυρίως από λιμένες της Βόρειας Ευρώπης (π.χ. Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Felixstowe) ή λιμένες ειδικά κατασκευασμένους για την υποδοχή (και ανταπόκριση) ποντοπόρων κιβώτιοαγωγών πλοίων (π.χ. Algeciras).
- Διακίνηση με απ’ ευθείας μεταφορά ή μεταφόρτωση από τον δευτερεύοντα άξονα Βορρά – Νότου, ο οποίος συνδέει κύριους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης με τους μεσογειακούς λιμένες.
- Διακίνηση Ε/Κ μικρών αποστάσεων μεταξύ μεσογειακών λιμένων, ή από και προς τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Εικόνα 3 Σχηματική απεικόνιση του άξονα μεταφοράς Ε/Κ Άπω Ανατολής (κινεζικοί λιμένες) – Μεσογείου – Ευρώπης



Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Εικόνα 4 Κύρια γραμμή Ασίας – Μεσογείου – Ευρώπης / Τερματικοί σταθμοί Ε/Κ



Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Η γεωγραφική θέση κάθε λιμένα παίζει πρωτεύοντα ρόλο όσον αφορά τα ανταγωνιστικά του χαρακτηριστικά:

- Οι λιμένες που είναι χωροθετημένοι πάνω ή πολύ κοντά στον κύριο διάδρομο Ανατολής - Δύσης που διασχίζει τη Μεσόγειο, τείνουν να πλεονεκτούν στη διαχείριση των μεταφορτώσεων, μια και υποχρεώνονται στην ελάχιστη απόκλιση από την κύρια διαδρομή.
- Οι λιμένες που είναι χωροθετημένοι κοντά σε μεγάλα πληθυσμιακά και βιομηχανικά κέντρα λειτουργούν ως πύλες για τη διακίνηση προέλευσης- προορισμού (origin/destination traffic). Γενικώς τα πληθυσμιακά και βιομηχανικά κέντρα στη Μεσόγειο δεν βρίσκονται στους κύριους διαδρόμους των πλοίων, αλλά κυρίως χωροθετούνται στα βόρεια της θαλάσσιας λεκάνης, κάτι το οποίο παίζει σημαίνοντα ρόλο στη διαμόρφωση της γεωγραφίας της διακίνηση Ε/Κ στην περιοχή (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Αναφορικά, οι μεγαλύτεροι μεσογειακοί λιμένες Ε/Κ, από άποψη μεταφορτικού έργου (με μεταφορικό έργο μεγαλύτερο του ενός εκατομμυρίου TEU) είναι οι λιμένες Gioia Tauro, Algeciras, Genova, Marsaxlokk, Barcelona, Valencia και Πειραιάς. Αυτοί συνεπικουρούνται από ένα μεγάλο αριθμό μεσαίου και μικρού - ως προς το μεταφορικό έργο - μεγέθους λιμένες (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Στον τομέα της διακίνησης προέλευσης / προορισμού, η κίνηση κατανέμεται σε έναν μεγάλο αριθμό λιμένων, γεγονός που αντανακλά τον κατακερματισμό της γεωγραφικής και οικονομικής περιφερειακής ενδοχώρας. Το μέγεθος του μεριδίου της αγοράς κάθε λιμένα αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό την οικονομική δραστηριότητα της χώρας ή της γειτονικής ενδοχώρας στην οποία ευρίσκεται. Οι κορυφαίοι 10 λιμένες στην αγορά προέλευσης / προορισμού, διαχειρίζονται περισσότερου από το 50% του συνόλου της αγοράς. Ειδικότερα, τέσσερις ιταλικοί λιμένες διαχειρίζονται πάνω από 20% (Genova, La Spezia, Livorno, Gioia Tauro) και δύο ισπανικοί το 13% (Barcelona, Valencia) (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

1.5 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1.5.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ

Είναι γεγονός ότι οι μεταφορές μαζί με τη γεωργία και το εμπόριο αποτέλεσαν τους τρεις κύριους οικονομικούς τομείς, από την ίδρυση της ΕΟΚ, για την άσκηση κοινών πολιτικών σε μία ενιαία Ευρώπη. Φυσικά μέχρι τη δεκαετία του '80 οι πολιτικές, οι οποίες ασκήθηκαν στο χώρο των μεταφορών, εστιάσθηκαν στις χερσαίες μεταφορές. Προοδευτικά όμως και ιδιαίτερα μετά το άνοιγμα των αγορών στις λογικές της παγκοσμιοποίησης, ιδιαίτερα τη δεκαετία του '90 οι θαλάσσιες μεταφορές και οι λιμενικές υπηρεσίες βρέθηκαν στο κέντρο των ευρωπαϊκών πολιτικών.

Η σημαντικότητα με την οποία αντιμετωπίζονται πλέον οι θαλάσσιες μεταφορές διακρίνεται καθαρά από τις συνεχείς προσπάθειες της ΕΕ για τη χάραξη μιας κοινής ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, η οποία θα αποτελέσει ένα ισχυρό όπλο έναντι του ανταγωνισμού που υφίσταται η Ευρώπη από τους άλλους διεθνείς λιμένες (Pallis & Vaggelas, 2005).

Στην Πράσινη Βίβλο του 1997, η Επιτροπή προσδιόρισε για πρώτη φορά στην εισήγησή της αναφορικά με την Ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, μία σειρά από πολιτικές πρωτοβουλίες που αποσκοπούσαν στη βελτιστοποίηση της συνεισφοράς των λιμένων στην συνολική ανάπτυξη και αναβάθμιση τόσο των χωρών της Ε.Ε. όσο και των όμορων χωρών (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Οι πρωτοβουλίες αυτές περιλαμβάνουν:

- Την καθολική ενοποίηση των θαλάσσιων λιμένων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ).
- Την ενσωμάτωση του συστήματος μεταφορών όλων των γειτονικών τρίτων χωρών με αυτές της Ε.Ε. (ΠΔΜ).
- Την ενθάρρυνση χρήσης των λιμένων σαν κόμβους συνδυασμένων – διατροπικών μεταφορών (intermodal transport chain).
- Την ενθάρρυνση ανάπτυξης θαλάσσιων μεταφορών μικρής αποστάσεως (short sea shipping- SSS) με τη βοήθεια συνοπτικών / απλοποιητικών διαδικασιών στους λιμένες.

- Την επιβολή συμμόρφωσης με την διεθνή νομοθεσία όλων των πλοίων που εισέρχονται σε λιμένες της ΕΕ.
- Την υποστήριξη προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης για τους λιμένες (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Μεταξύ άλλων μέτρων, στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές (2001), η ΕΕ πρότεινε μια νέα ιδέα στην ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών, δηλαδή την υλοποίηση του προγράμματος δημιουργίας των “Θαλάσσιων Αρτηριών” (Motorways of the Sea). Πρόκειται για μία πρωτοβουλία ενίσχυσης των διατροφικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, η επιτυχία της οποίας συναρτάται από τον βαθμό αποτελεσματικής ένταξης των θαλάσσιων συνδέσεων στην μεταφορική αλυσίδα, στη λογική της μεταφοράς “πόρτα – πόρτα”. Οι στόχοι στη πρωτοβουλία αυτή είναι η ενίσχυση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και η μετακίνηση μεταφορικής ζήτησης από τα λιγότερο στα πλέον φιλικά περιβαλλοντικά μέσα μεταφοράς. Στο τέλος του 2003 η ΕΕ πρότεινε μια αναθεώρηση του πίνακα των ΔΔΜ που περιλάμβανε 21 έργα προτεραιότητας - προς υλοποίηση μέχρι το 2020 - και συμπεριέλαβε σε αυτόν - μεταξύ άλλων - ως νέο έργο την προώθηση των “Θαλασσιών Αρτηριών” (TEN-T Project No. 21), καθιστώντας με τον τρόπο αυτό επιλέξιμα προς χρηματοδότηση τα σχετικά έργα και πρωτοβουλίες. Η προώθηση των “Θαλασσιών Αρτηριών” στοχεύει στην καθιέρωση νέων μεταφορικών και εφοδιαστικών αλυσίδων βασισμένων στο θαλάσσιο σκέλος τους, οι οποίες αποσκοπούν στην αναδιάταξη των υπαρχόντων δικτύων μεταφοράς κατά τα επόμενα χρόνια. Η επιχειρησιακή βιωσιμότητα και η εμπορική αποδοτικότητα των νέων αυτών αλυσίδων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή τους προς ενίσχυση.

Έτσι, η ιδέα των Θαλασσιών Αρτηριών απέκτησε και επιχειρησιακά ευρύτερο περιεχόμενο και στόχευση από την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρής αποστάσεως, γεγονός που επιβεβαιώθηκε με την Απόφαση της ΕΕ Νο 884/2004 της 30.4.2004.

Προφανώς, η ιδέα των Θαλασσιών Αρτηριών δεν περιορίζεται μόνο στο εσωτερικό της ΕΕ αλλά αφορά και τις γειτονικές περιοχές και χώρες, δηλαδή το σύνολο της Μεσογείου, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βαλτική Θάλασσα. Ειδικά για τη Μεσόγειο, η προοπτική της άρσης των τελωνειακών εμποδίων και η μετατροπή της σε Ζώνη Ελευθέρου Εμπορίου από το 2010, όπως προβλέπεται από τη Συμφωνία της

Βαρκελώνης 2005, επιβάλλει τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού δικτύου θαλάσσιων και διατροπικών συνδέσεων.

Η πρώτη προσπάθεια για μια κοινή λιμενική πολιτική ήρθε με την οδηγία της ΕΕ για την πρόσβασή στην λιμενική αγορά της Ευρώπης και έγινε γνωστή ως “Λιμενικό Πακέτο (Port Package I-II)”. Η οδηγία η οποία θεωρούταν ως το επιστέγασμα των νομοθετικών διαβουλεύσεων της Επιτροπής για την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην ΕΕ και η οποία αποτελούσε τη λογική συνέχεια της ‘Πράσινης Βίβλου’ για τα λιμάνια, που η Κομισιόν είχε παρουσιάσει με επιτυχία το 1998, καταψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2003 (Ψαραύτης, 2005). Η συγκεκριμένη οδηγία δεν κατάφερε να πάρει την θετική ψήφο του Ευρωκοινοβουλίου καθώς κρίθηκε ότι δημιουργούσε μεγαλύτερα προβλήματα από αυτά που έλυνε⁹. Διαφάνηκε ότι από τη μία οι στόχοι που έθετε περί απελευθέρωσης της λιμενικής αγοράς και της επικράτησης του ελεύθερου ανταγωνισμού έχουν ήδη επιτευχθεί στην πράξη ενώ από την άλλη δεν εξειδίκευε στα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν λιμάνια διαφορετικών περιοχών και περιφερειών της ΕΕ.

Τον Ιούλιο 2004, εκδηλώθηκαν δύο σημαντικές πρωτοβουλίες από την πλευρά της ΕΕ, που αποσκοπούσαν στη σημαντική ενίσχυση του ρόλου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SSS). Η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) έχει ως στόχο τη μετατόπιση του διακινούμενου μεταφορικού έργου από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές, προς όφελος του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, της απασχόλησης των ναυτικών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι πρωτοβουλίες αυτές είναι:

- Communication on Short Sea Shipping COM (2004) 453, 2 Ιουλίου 2004.
- Proposal for Regulation to establish the second "Marco Polo" Programme, COM (2004) 478, 14 Ιουλίου 2004.

⁹ Μεγάλες ήταν βέβαια και οι αντιδράσεις που προκάλεσε κυρίως εξαιτίας των διατάξεων, όπου υποβάθμιζαν το ρόλο των εργαζομένων στα λιμάνια και άνοιγαν το δρόμο για τη συμμετοχή στην λιμενική βιομηχανία ολόενα και μεγαλύτερου αριθμού ανειδίκευτων εργατών. Φανατικοί υποστηρικτές της συγκεκριμένης οδηγίας ήταν οι ενώσεις Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO) και Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) οι οποίοι υπήρξαν και συντελεστές της σύνταξής της, ενώ εναντίον της οδηγίας τάχθηκε ένα ετερόκλητο φάσμα φορέων που περιελάμβανε τους λιμενεργάτες όλης της Ευρώπης έως και τους φορείς των ιδιωτικών λιμένων (Ψαραύτης, 2005).

Η Communication COM (2004) 453 στηρίζεται στην αναγνώριση του γεγονότος ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ενισχύουν τη σχετική θέση τους στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, εξακολουθούν όμως να υπάρχουν εμπόδια τα οποία μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τις μελλοντικές προοπτικές τους. Ως σημαντικότερα εμπόδια για την περαιτέρω ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, αναγνωρίζονται τα παρακάτω:

- Η παρατηρούμενη υστέρηση στην πλήρη ανάπτυξη των διατροπικών δικτύων μεταφοράς “πόρτα – πόρτα” με ένταξη σκέλους θαλάσσιας μεταφοράς.
- Η παραμένουσα εντύπωση ότι η θαλάσσια μεταφορά είναι ξεπερασμένη και ανταποκρίνεται σε τεχνολογικές και οικονομικές συνθήκες άλλων εποχών.
- Οι - πολλές φορές - σύνθετες και πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες που συνοδεύουν τη θαλάσσια μεταφορά.
- Το γεγονός ότι απαιτεί υψηλή αποδοτικότητα των λιμένων, κάτι που δεν είναι αυτονόητα διαθέσιμο ή επιτεύξιμο (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Οι θαλάσσιες μεταφορές έκτοτε καταλαμβάνουν υψηλή προτεραιότητα στην πολιτική ατζέντα της ΕΕ, και παρότι επιφυλάσσεται ένας πολύ σημαντικός ρόλος για τους ιδιώτες επενδυτές στην πορεία της ανάπτυξης αποτελεσματικών δικτύων SSS, οι χώρες μέλη καλούνται να συμβάλλουν με τις δικές τους πρωτοβουλίες και αποφάσεις στην άρση των εμποδίων για την περαιτέρω ανάπτυξή του τομέα.

Η ΕΕ έχει υποδείξει τέσσερις τομείς στους οποίους θα πρέπει να κατευθυνθούν οι σχετικές πρωτοβουλίες:

- Εξάλειψη των αιτίων που δημιουργούν συμφορήσεις (bottlenecks), συμπεριλαμβανομένων της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών, της ανάγκης δημιουργίας δικτύων μεταφοράς “πόρτα – πόρτα”, της απλούστευσης των διοικητικών και διεκπεραιωτικών διαδικασιών, της αναβάθμισης των λιμενικών υπηρεσιών και της αντιμετώπισης των ειδικών θεμάτων που αντιμετωπίζει κάθε χώρα – μέλος.
- Απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών για τις μεταφορές SSS, ιδιαίτερα για αυτές που γίνονται με τακτικές γραμμές.
- Αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών και της ασφάλειας στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της απελευθέρωσης της προσφοράς λιμενικών υπηρεσιών.

- Προώθηση της προτυποποίησης των μονάδων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων.

Στην πορεία προς την ευρωπαϊκή ενοποίηση μεγάλη είναι και η συνεισφορά των Διευρωπαϊκών Προγραμμάτων που υλοποιούνται στις χώρες της ΕΕ. Τα προγράμματα αυτά έχουν ως κύριο σκοπό την επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ εταιρών από διαφορετικές περιοχές της ΕΕ, τη μεταφορά εμπειριών και τεχνογνωσίας και τα παραδοτέα τους αποτελούν κτήμα ολόκληρης της Κοινότητας. Στον τομέα των μεταφορών και της λιμενικής βιομηχανίας αναπτύχθηκαν αρκετά τέτοια προγράμματα ενώ ενδεικτικά αναφέρουμε το πρόγραμμα PACT (Pilot Actions in Combined Transport), το οποίο είχε ως κυριότερους στόχους την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών και την προώθηση της χρησιμοποίησης της νέας τεχνολογίας σε αυτές, το πρόγραμμα MARCO-POLO I και II (το οποίο θεωρείται η συνέχεια του PACT) για την αποσυμφόρηση των οδικών μεταφορών, με την ταυτόχρονη ενδυνάμωση των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών (EU, 2006 & Psaraftis, 2005 και Νιτσόπουλος, 2006), το πρόγραμμα PORT-NET το οποίο προωθεί την διαπεριφερειακή συνεργασία των λιμένων και το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών κ.α. (www.port-net.net).

Όσον αφορά την ασφάλεια για το παγκόσμιο σύστημα μεταφορών, θεωρήθηκε ως επιτακτική ανάγκη ειδικά μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου. Έτσι έγινε η αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code). Αυτό σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν ουσιαστικές πρωτοβουλίες που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας των λιμένων. Παράλληλα, έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την πρωτοβουλία για την Ασφάλεια διακίνησης των Εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative – CSI).

1.5.2 ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Εθνική Λιμενική Πολιτική προσδιορίζεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και ευθυγραμμίζεται με τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές εξελίξεις. Στο ευρύτερο λοιπόν αυτό πλαίσιο λαμβάνει υπόψη τις τάσεις των θαλάσσιων μεταφορών τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε Ευρωπαϊκό και μεσογειακό επίπεδο, καθώς επίσης και τη υπερκείμενη αυτής Λιμενική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από την άλλη πλευρά, η σημαίνουσα θέση της Ελλάδος στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει ως αποτέλεσμα την έντονη συμμετοχή στη συν-διαμόρφωση των εξελίξεων που αφορούν στη ναυτιλία, τόσο σε διεθνή φόρα όσο και σε διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς. Έτσι έντονη και αμφίδρομη προσδιορίζεται η σχέση του ΥΕΝ με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (ΕΣΡΟ) (ΥΕΝ, 2006).

Για το Ελληνικό οικονομικό γίνεσθαι, είναι πλέον δεδομένο ότι οι τομείς της Εθνικής μας Οικονομίας που είναι διεθνώς ανταγωνιστικοί είναι η Ναυτιλία και ο Τουρισμός. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ανταγωνιστικό και συγκριτικό πλεονέκτημα που προσφέρει η νησιωτική γεωγραφία της χώρας μας. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις προοπτικές εξέλιξης της Ναυτιλίας ενόψει των παγκόσμιων οικονομικών αλλαγών και τάσεων όπως αυτές αναλύθηκαν διεξοδικά στα προηγούμενα κεφάλαια, καθιστά την Ναυτιλία στην Ελλάδα ένα δυναμικό και πολλά υποσχόμενο, αναπτυξιακό, τομέα της οικονομίας.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), ανταποκρινόμενο στην ανάγκη για μια συγκεκριμένη και σαφή στοχοθέτηση και οριοθέτηση του πλαισίου πολιτικής για τους λιμένες της Χώρας, προέβη στη σύνταξη ενός κειμένου κατευθύνσεων για την εθνική λιμενική πολιτική, το οποίο προσδιορίζει τους βασικούς στόχους του σχεδιασμού της εθνικής λιμενικής πολιτικής και την εντάσσει στο γενικότερο πλαίσιο της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, της πολιτικής μεταφορών καθώς και της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης (ΥΕΝ, 2006).

Η Εθνική Λιμενική Πολιτική διαμορφώθηκε λοιπόν ως μία συνιστώσα της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών. Στρατηγική επιδίωξη της εθνικής πολιτικής μεταφορών αποτελεί η ανάπτυξη των μεταφορών κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της οικονομικής δραστηριότητας και να επιτυγχάνονται οι στόχοι της

ισόρροπης ανάπτυξης και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την κατανάλωση ενέργειας (YEN, 2006).

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη μιας πολιτικής μεταφορών με αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελεί η ύπαρξη κατάλληλης υποδομής που θα μπορεί να εξυπηρετήσει αφενός διαφορετικά μέσα μεταφοράς και αφετέρου τις ανάγκες για ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου εθνικού δικτύου μεταφορών, σε άμεση διασύνδεση με τα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα, συνιστά κεντρικό στόχο της εθνικής πολιτικής μεταφορών. Εξάλλου, ένα σαφές πλαίσιο για την πολιτική οριοθετείται από τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Μεταφορές, η οποία καθορίζει την Ευρωπαϊκή πολιτική στον εν λόγω τομέα με ορίζοντα το έτος 2010, όπως άλλωστε και από τη Στρατηγική της Λισσαβόνας, ενώ σημαντικές κατευθύνσεις αναμένεται να προκύψουν με την επικείμενη Πράσινη Βίβλο για τη Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (YEN, 2006).

Εξάλλου, στα πλαίσια της Αναπτυξιακής Πολιτικής της Κυβέρνησης, προωθείται, μέσα από το σχεδιασμό και την υλοποίηση της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, ένας συνολικός και συνεκτικός σχεδιασμός του λιμενικού συστήματος της Χώρας στη βάση των πραγματικών μεταφορικών αναγκών και τάσεων, καθώς επίσης και σε συνάρτηση με τους γενικότερους στόχους της οικονομικής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών. Ο συντονισμός υλοποίησης της λιμενικής πολιτικής πραγματοποιείται στα πλαίσια της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ). Η ΕΣΑΛ συνιστά διυπουργικό όργανο ευρείας συμμετοχής υπό τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του YEN, με εκπροσώπηση των Υπουργείων Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημόσιων Έργων, Τουριστικής Ανάπτυξης, Οικονομίας & Οικονομικών, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης, Πολιτισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Εθνικής Άμυνας (YEN, 2006).

Με δεδομένα τα παραπάνω, η Εθνική Ναυτιλιακή και Λιμενική Πολιτική, συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι θέτει στρατηγικούς στόχους, που αποσκοπούν στην προώθηση της τοπικής, περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης. Στους στόχους αυτούς συγκαταλέγονται η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του Ελλαδικού χώρου, η διασφάλιση της συνέχειας του εθνικού χώρου, και η αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας και

των θαλάσσιων μεταφορών, η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης, η ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, η προσέλκυση φορτίων και η ενίσχυση του εθνικού λιμενικού συστήματος. Σε σχέση με τους στόχους αυτούς, επιδιώκεται η διασφάλιση ενός συμπληρωματικού ρόλου των λιμένων στο εθνικό λιμενικό σύστημα, ενώ θα ενταθούν οι προσπάθειες για προώθηση της μεταξύ τους συνεργασίας, στο πλαίσιο της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών. Ειδικότερα, στο ιδιαίτερα απαιτητικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον της λιμενικής βιομηχανίας σε διεθνές επίπεδο, επιβάλλεται η δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών και αναδομών, καθώς επίσης η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, που θα αποβλέπουν στο τρίπτυχο “ασφάλεια – ταχεία εξυπηρέτηση – χαμηλό κόστος” και θα συμβάλλουν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και γενικότερα στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας (YEN, 2006).

Είναι γεγονός, ότι η μετατροπή των σημαντικότερων Ελληνικών λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες αποτελεί θεσμική εξέλιξη που ευνοεί τη μελλοντική προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις, οι οποίες θα βελτιώσουν σημαντικά την παραγωγική λειτουργία τους, ενώ ακόμη μεγαλύτερη ώθηση αναμένεται να υπάρξει για τους Οργανισμούς από μελλοντική ένταξή τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν.

Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής έχει καταρτιστεί το επενδυτικό πρόγραμμα του YEN, το οποίο αφορά σημαντικά έργα υποδομής και ανοδομής στους δώδεκα μεγαλύτερους λιμένες της Χώρας, αλλά και σε αρκετούς λιμένες εθνικής και μείζονος σημασίας. Το πρόγραμμα λαμβάνει επίσης υπόψη τα Στρατηγικά και Επιχειρησιακά Προγράμματα των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε., τα οποία έχουν συνταχθεί και βρίσκονται σε διαδικασία έγκρισης.

Αξιοσημείωτο είναι, το γεγονός ότι βασική προτεραιότητα του YEN είναι η αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται στα πλαίσια Κοινοτικών και άλλων προγραμμάτων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας. Προς τη εξυπηρέτηση αυτής της προτεραιότητας έχει υπογραφεί το “Πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα”¹⁰.

¹⁰ Στις 12 Ιουλίου 2005, στο Λουξεμβούργο.

Τα πλαίσιο της πολιτικής διαμορφώνεται με βάση το διεθνές και Ευρωπαϊκό περιβάλλον και καθιστά πρώτιστο στόχο της κυβέρνησης την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων. Σημαντική ώθηση για τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία αναμένεται να προκύψει με το Νόμο 3389/2005 για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), στη διαμόρφωση του οποίου το ΥΕΝ συνέβαλε στον τομέα αρμοδιότητάς του. Σημαντικές δυνατότητες για την ιδιωτική πρωτοβουλία διανοίγονται ακόμη από τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων (Νόμος 3333/2005), ενός νέου θεσμού που προγραμματίζεται να αναπτυχθεί σε κομβικά σημεία της Χώρας για την εξυπηρέτηση και την προώθηση των εμπορευματικών ροών. Παράλληλα, προωθείται η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορευματικών και βιομηχανικών ζωνών και ελεύθερων συγκροτημάτων αποθηκών στους λιμένες για την προσέλκυση μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων που θα απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα της ελεύθερης διακίνησης προϊόντων. Σε αυτή τη βάση, ενισχύεται η πεποίθηση, ότι η Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε Χώρα παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με θετικές επιπτώσεις στην αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων (ΥΕΝ, 2006).

Οι βασικές προτεραιότητες ΕΛΠ επικεντρώνονται στους ακόλουθους άξονες:

- Στη βελτίωση της παραγωγικότητας, της αποδοτικότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, επιδιώκονται ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των υποδομών και του εξοπλισμού, η επένδυση σε καινοτομία και ανθρώπινο κεφάλαιο, αλλά και η αναβάθμιση της εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων, ιδιαίτερα δε των Οργανισμών Λιμένα στους οποίους πραγματοποιούνται σημαντικές διοικητικές και οργανωτικές αλλαγές και υλοποιούνται Στρατηγικά και Επιχειρησιακά Σχέδια.
- Στην προσαρμογή του λιμενικού συστήματος στις κυρίαρχες μεταφορικές τάσεις και ανάγκες, οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη μεταφορικών δικτύων, στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και την αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, με τη δημιουργία και ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων.
- Στην τόνωση και αξιοποίηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, τα οποία θα πρέπει να καλλιεργούνται και να προβάλλονται συστηματικά και συγκροτημένα στην λιμενική αγορά.

- Στη δημιουργία ενός φιλικού και ευέλικτου επιχειρηματικού περιβάλλοντος και την αξιοποίηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ευκαιριών, που θα επιτρέψουν την ανάληψη επενδυτικών πρωτοβουλιών.
- Στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση της σημαντικής περιουσίας που διαχειρίζονται σήμερα οι φορείς διοίκησης των λιμένων, με την ανάπτυξη νέων κερδοφόρων δραστηριοτήτων δημιουργώντας παράλληλα νέες θέσεις εργασίας.
- Στην αρμονική και αποδοτική συνύπαρξη των ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων της χώρας.

Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι βασικό άξονα πολιτικής συνιστά η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, που αναμένεται ότι θα συμβάλλουν στην ανάδειξη των Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους και την αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Για το σκοπό αυτό επιδιώκεται εκτός από την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής και του εξοπλισμού των λιμένων και η διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους λιμένες (YEN, 2006).

2 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

2.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

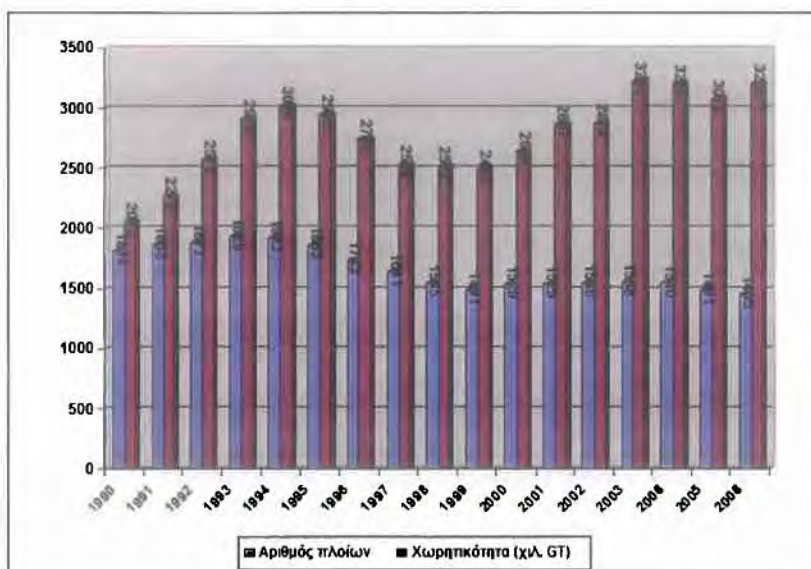
Είναι γεγονός ότι η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt. Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνικής σημαίας στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού (YEN).

Επίσης, με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 gt), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade). Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς (<http://www.yen.gr/>).

Εικόνα 5 Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας



Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics, <http://www.yen.gr/>

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος, ανήλθαν κατά το έτος 2006 τα 14,32 δισεκατομμύρια Ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

2.2 ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΣΕ ΑΥΤΟ

Στην Ελλάδα το εθνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται από:

- Δώδεκα (12) μεγάλους λιμένες, δηλαδή Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας που λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε.¹¹ Από αυτούς οι Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης Α.Ε. είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.
- Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται¹² από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

¹¹ (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001).

¹² Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002).

- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο¹³.
- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς (ΥΕΝ, 2006).

Το σύνολο των λιμένων που προαναφέρθηκαν και κατηγοριοποιήθηκαν με βάση το θεσμικό, οργανωτικό και λειτουργικό καθεστώς τους, κατατάσσεται επίσης στις ακόλουθες κατηγορίες κυρίως με βάση τη δυναμικότητα τους:

- Λιμένες εθνικής σημασίας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω¹⁴).
- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου,, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης).
- Λιμένες τοπικής σημασίας, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της Χώρας.
- Από την άλλη προκύπτει μία διαφορετική ταξινόμηση βάση της θέσης των Ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών¹⁵. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α)¹⁶, συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο Ελληνικοί λιμένες: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων (Σούδα) και Χίου (ΥΕΝ, 2006).

¹³ Τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α' 180/09-09-1999).

¹⁴ Εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον.

¹⁵ Όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001.

¹⁶ Οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες και, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο και είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Εικόνα 6 Οι εταίροι του Ευρώ-Μεσογειακού Δικτύου

Πηγή: *Euromedmarket.org*

Οι δέκα σημαντικότεροι λιμένες της Χώρας, μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, δηλαδή οι λιμένες της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Ελευσίνας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, της Καβάλας, της Κέρκυρας, του Λαυρίου, της Πάτρας και της Ραφήνας, μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες το 2001. Η μετατροπή των 10 σημαντικότερων Ελληνικών λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες αποτελεί θεσμική εξέλιξη που ευνοεί τη μελλοντική προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις, οι οποίες θα βελτιώσουν σημαντικά την παραγωγική λειτουργία τους, ενώ ακόμη μεγαλύτερη ώθηση αναμένεται να υπάρξει για τους Οργανισμούς από μελλοντική ένταξή τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν (YEN, 2006).

Οι παραπάνω λιμένες εξυπηρετούν, ως επί το πλείστον, μικτή, επιβατική και εμπορευματική, κίνηση. Οι διοικήσεις των Οργανισμών Λιμένα εστιάζουν στην ολοκλήρωση και εδραίωση των σημαντικών μεταβολών στο θεσμικό, οργανωτικό και λειτουργικό καθεστώς τους και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής τους θέσης, ενώ προσπαθούν να διατηρήσουν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα και να στηρίξουν την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη (YEN, 2006).

Τα Λιμενικά Ταμεία της Χώρας εξυπηρετούν κυρίως επιβατικές ροές και στοχεύουν στη διατήρηση ή και την αύξηση της κίνησης, καθώς και στη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού χώρου. Βασική προτεραιότητα πολιτικής αποτελεί η βελτίωση της

συνεργασίας με τις τοπικές αρχές και τις τοπικές κοινωνίες και η ανάδειξη των λιμένων σε ζωντανά κύτταρα, μέσω της σύνδεσης της λειτουργίας τους με τα τοπικά συστήματα και τις τοπικές οικονομικές, κοινωνικές ή πολιτιστικές λειτουργίες. Η ανάπτυξη των Λιμενικών Ταμείων συνδέεται στενά με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και την τοπική ανάπτυξη, την αύξηση της επιβατικής ροής και τη δυνατότητα δημιουργίας και ανάπτυξης τουριστικών και αλιευτικών καταφυγίων και μαρίνων. Εντούτοις, σοβαρά μειονεκτήματα που συνίστανται σε ελλείψεις υποδομής και εξοπλισμού, ανεπάρκεια προσωπικού, χαμηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών, και στενά οικονομικά περιθώρια, προκαλούν συχνά στρεβλώσεις στη λειτουργία των Λιμενικών Ταμείων. Στα Λιμενικά Ταμεία προγραμματίζονται παρεμβάσεις, προκειμένου να εκσυγχρονισθεί το πλαίσιο λειτουργίας τους και να επιλυθούν προβλήματα και υ-στερήσεις (ΥΕΝ, 2006).

Με βάση τα παραπάνω για το εθνικό λιμενικό σύστημα όπως αυτό έχει διαμορφωθεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τα λιμάνια της Κρήτης κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

- Λιμένες διεθνούς σημασίας: ο λιμένας Ηρακλείου υπό τη διοίκηση του ΟΛΗ Ηρακλείου ΑΕ και ο Λιμένας Χανίων (Σούδας) υπό τη διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων.
- Λιμένες εθνικής σημασίας: ο Λιμένας Ηρακλείου, ο Λιμένας Χανίων (Σούδας) και ο Λιμένας Ρεθύμνου υπό την διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Ρεθύμνου.
- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος: ο Λιμένας Σητείας υπό τη διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Λασιθίου, ο Λιμένας Καστελίου Κισσάμου υπό την διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων και ο Λιμένας Καλών Λιμένων που βρίσκεται υπό ιδιωτική διοίκηση (Βαρδινογιάννης)
- Λιμένες τοπικής σημασίας: οι υπόλοιποι λιμένες του Νησιού χαρακτηρίζονται ως τοπικής σημασίας και αναφέρονται ακολούθως ανά νομό:
 - νομός Ηρακλείου: ο Λιμένας Ματάλων, ο Λιμένας του Κόκκινου Πύργου και ο λιμένας της Χερσονήσου.
 - νομός Λασιθίου: ο Λιμένας Ιεράπετρας, ο Λιμένας της Κάτω Ζάκρου, ο λιμένας στο Βαί, ο Λιμένας του Αγίου Νικολάου, ο Λιμένας της Σπιναλόγκας και της Μιλάτου.

-νομός Ρεθύμνου: ο Λιμένας της Αγίας Γαλήνης, ο Λιμένας του Μπαλί, ο Λιμένας του Πλακιά και του Πάνορμου.

-νομός Χανίων: ο Λιμένας της Γεωργιούπολης, ο Λιμένας των Χανίων, ο λιμένας στην Γραμβούσα, ο λιμένας στα Φαλάσαρνα, ο Λιμένας στην Παλαιόχωρα, Ο Λιμένας στη Σούγια, ο Λιμένας στο Λουτρό και στη Χώρα Σφακίων και τέλος αυτό της Γαύδου.

Οι χάρτες 1 και 2 του παραρτήματος δείχνουν τα βασικά λιμάνια της χώρας και τα 29 λιμάνια της Κρήτης με βάση την προαναφερόμενη ιεράρχηση.

Στο σημείο αυτό αναφέρουμε και την κατάταξη των λιμανιών – αλιευτικών καταφυγίων και μαρινών της Κρήτης βάση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την περιφέρεια Κρήτης. Η κατάταξη αυτή απεικονίζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 1 Κατάταξη λιμανιών σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ της περιφέρειας Κρήτης.

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ		ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ	
	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΣΟΥΔΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΣΟΥΔΑ	ΤΥΜΠΑΚΙ, ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ	ΤΥΜΠΑΚΙ, ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ
ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ, ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ, ΡΕΘΥΜΝΟ, ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΣΗΤΕΙΑ	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ, ΣΗΤΕΙΑ, ΚΙΣΣΑΜΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟ	-	-
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ, ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	-	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ, ΓΑΥΔΟΣ, ΣΟΥΓΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΠΥΡΓΟΣ, ΠΑΧΙΑ ΑΜΜΟΣ
ΤΟΠΙΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ, ΜΑΛΙΑ, ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΗ, ΜΠΑΛΙ, ΣΕΙΣΙ	ΜΑΚΡΥ ΓΥΑΛΟΣ, ΠΑΝΟΡΜΟ, ΜΙΛΑΤΟΣ	ΠΛΑΚΙΑΣ, ΑΡΒΗ	ΜΥΡΤΟΣ, ΜΟΧΛΟΣ, ΚΟΛΥΜΠΑΡΙ, ΚΕΡΑΤΟΚΑΜΠΟΣ, ΣΦΗΝΑΡΙ

Πηγή: ΠΠΧΣΑΑ, 2003.

2.3 ΤΑ ΠΕΝΤΕ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ

2.3.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται στο κέντρο της Κρήτης, στον βόρειο άξονα του νησιού. Είναι η κύρια πύλη εισόδου - εξόδου της πόλης και του νησιού.

Πλεονέκτημα αποτελεί η γεωγραφική του θέση, καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Νότιο - ανατολικής Μεσογείου, στην συμβολή τριών ηπείρων. Οι αποστάσεις του λιμανιού από τις “Πύλες της Μεσογείου” φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 2 Αποστάσεις από τις Πύλες της Μεσογείου

Ηράκλειο	Στενά Βοσπόρου - Κωνσταντινούπολη	636 μίλια
Ηράκλειο	Κανάλι Σουέζ	635 μίλια
Ηράκλειο	Γιβραλτάρ	1832 μίλια

Πηγή: <http://www.portheraclion.gr/olh>

Εικόνα 7 Σχεδιάγραμμα Λιμένος Ηρακλείου



Πηγή: <http://www.portheraclion.gr/olh>

Η ανάπτυξη του Λιμένα Ηρακλείου ακολούθησε τη γενική εξέλιξη των λιμανιών, με διαφοροποιήσεις οι οποίες επιβλήθηκαν από πολιτικούς και στρατιωτικούς συσχετισμούς και επιρροές και ήταν το αποτέλεσμα του ενδιαφέροντος για την προνομιούχο θέση της Κρήτης στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, αφού βρίσκεται στην τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ - Μαύρη Θάλασσα - Μεσόγειος, και της ειδικής θέσης του Ηρακλείου ως προς το νησί (<http://www.portheraclion.gr/olh/>).

Η σημερινή χωροθέτηση του Λιμένα Ηρακλείου προέρχεται από την εποχή των Ενετών. Οι Ενετοί μετέφεραν το λιμάνι Ηρακλείου στην σημερινή θέση όπου αξιοποιώντας μια σειρά υφαλοβράχων κατασκεύασαν το σημερινό Ενετικό λιμάνι που για την εποχή που κατασκευάστηκε ήταν πραγματικά ένα μεγάλο λιμάνι, καλά κατασκευασμένο και οχυρωμένο, με ευκολίες στην προσέγγιση, εξυπηρέτηση, ανεφοδιασμό και επισκευή των σκαφών και σημαντικό κέντρο της Μεσογείου.

Σήμερα πλέον, το λιμάνι του Ηρακλείου, με το νέο πλαίσιο λειτουργίας του, υπό την μορφή Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου ΑΕ (ΟΛΗ) αποτελεί έναν δημιουργικό φορέα ανάπτυξης της περιφερειακής και εθνικής οικονομίας. Σε διεθνές επίπεδο προσδοκία της Διοίκησης είναι ο Λιμένας Ηρακλείου να πρωταγωνιστήσει μελλοντικά ως κόμβος μεταφορών στην Νότιο - Ανατολική Μεσόγειο.

Οι σημερινές υπηρεσίες που προσφέρει είναι:

- Αλιευτικό Λιμάνι
- Μαρίνα
- Επιβατικό Λιμάνι
- Εμπορικό Λιμάνι
- Μικρή Επισκευαστική Ζώνη

Το Αλιευτικό Καταφύγιο, βρίσκεται στο παλιό Ενετικό Λιμάνι. Σε αυτόν τον χώρο ελλιμενίζονται 80 περίπου επαγγελματικά και ερασιτεχνικά σκάφη αλιείας. Τα περισσότερα είναι παραδοσιακά ξύλινα "Τρεχαντήρια" και αρκετά από αυτά έχουν κατασκευαστεί στα δύο καρνάγια που βρίσκονται και λειτουργούν εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα.

Στο παλαιό λιμάνι εκτός των αλιευτικών σκαφών εξυπηρετούνται και τα σκάφη αναψυχής. Ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, το λιμάνι φιλοξενεί πολλά σκάφη (γιότ, θαλαμηγοί, ιστιοφόρα, κλπ) που περιοδεύουν στο Αιγαίο και στην Κρήτη με 200 θέσεις ελλιμενισμού. Από την άλλη ναυταθλητικοί όμιλοι (ο Ιστιοπλοϊκός και ο Ναυτικός Όμιλος), που φιλοξενούνται στο λιμάνι, παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα με συχνές διοργανώσεις ναυταθλητικών αγώνων διεθνούς επιπέδου που προάγουν τον ναυταθλητισμό και κάνουν γνωστή την Κρήτη σε όλο τον κόσμο.

Το Λιμάνι του Ηρακλείου λειτουργεί τα τελευταία χρόνια (από το 2002) ως Home Port, στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και είναι το δεύτερο λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά που προσφέρει υπηρεσίες ως λιμάνι αρχής και τέλους κρουαζιέρας. Το Επιβατικό Λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο (3ο) σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα και εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2εκ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δυο μεγάλα και σύγχρονα πλοία των Κρητικών ναυτιλιακών γραμμών, ενώ υπάρχει απευθείας σύνδεση με πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η διακίνηση εμπορευμάτων συμπληρώνει τη διακίνηση επιβατών στο λιμάνι και από κοινού προσδιορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του ως επιβατικό εμπορικό λιμάνι. Η διακίνηση του λιμένα αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία. Στον σταθμό Container υπάρχει η δυνατότητα χειρισμού 20Teu's την ώρα ανά γερανό. Στα υπόλοιπα φορτία η δυνατότητα χειρισμού φορτίων φθάνει τους 200 tons την ώρα ανά γερανό (<http://www.portheraclion.gr/olh/>).

Η μικρή επισκευαστική ζώνη είναι απαραίτητη και συμπληρωματική λειτουργία για το λιμάνι. Σήμερα γίνονται επισκευαστικές δραστηριότητες από ιδιώτες στο χώρο του Καρνάγιου, υπό την εποπτεία του ΟΛΗ ΑΕ.

2.3.2 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ

Το Λιμάνι της Σούδας βρίσκεται υπό την διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων (ΛΤΝΧ)¹⁷

Ο όρμος της Σούδας, λόγω του γεωγραφικού του προσανατολισμού, είναι ένα από τα ασφαλέστερα λιμάνια της Μεσογείου. Σήμερα είναι ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο λιμάνι, που συμβάλλει καθοριστικά στην εμπορική, τουριστική και οικονομική ανάπτυξη του Νομού Χανίων. Καθημερινά διακινούνται χιλιάδες επιβάτες, πολλά οχήματα, καθώς και εμπορεύματα.

Το Λιμάνι της Σούδας, συνδέεται καθημερινά με τον Πειραιά και περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο επιβατικές λειτουργίες. Συμπληρωματικά επιτελούνται και εμπορευματικές λειτουργίες, έτσι φορτοεκφορτώνονται διάφορα είδη φορτίων είτε χύδην, είτε σε παλέτες, είτε σε container, πχ: Οικοδομικά υλικά (τσιμέντα-σίδερα-τούβλα- κεραμίδια, κλπ), δημητριακά, πετρελαιοειδή, τυποποιημένα τρόφιμα, λάδι, εσπεριδοειδή, κλπ. (<http://www.ltnx.gr/>).

2.3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟ ΚΑΒΟΝΗΣΙ (ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ)

Το λιμάνι Καβονησίου Κισσάμου είναι το δυτικότερο λιμάνι της Κρήτης, και συνδέει ακτοπλοϊκά την Κρήτη με την Πελοπόννησο, ενώ παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, λόγω του γεγονότος ότι εκτός από επιβατική έχει και εμπορευματική κίνηση.

Το Λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά με τα Αντικύθηρα, Κύθηρα, Πελοπόννησο, Πειραιά. Στο λιμάνι Καβονησίου φορτοεκφορτώνονται διάφορα είδη φορτίων: λιπάσματα - οικοδομικά υλικά (τσιμέντα - άμμος - τούβλα - κεραμίδια, κλπ), λάδι, εσπεριδοειδή, οπωροκηπευτικά, κλπ.

¹⁷ Το 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 αρμοδιότητά του εντάσσονται 30 λιμένες και λιμενίσκοι, μεταξύ των οποίων τα λιμάνια της Σούδας, του Καβονησίου Κισσάμου, της Παλαιόχωρας, της Χώρας Σφακίων, κλπ.

2.3.4 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

Το Λιμάνι του Ρέθυμνου όπως και αυτό του Ηρακλείου λειτουργεί από τους Ενετικούς χρόνους. Ο μικρός βενετσιάνικος λιμενοβραχίονας σήμερα έχει μετεξελιχθεί και εξωτερικά αυτού υπάρχει ένας πολύ μεγαλύτερος λιμενοβραχίονας κι ένα νέο λιμάνι, απ' όπου φεύγουν τα επιβατικά πλοία από το Ρέθυμνο για Πειραιά και Σαντορίνη.

Τον τελευταίο ωστόσο χρόνο έχουν προκύψει προβλήματα που εμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού του Ρέθυμνου. Η κύρια γραμμή εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς Πειραιά, κατά τους χειμερινούς μήνες διακόπηκε.

Από το Ρέθυμνο ξεκινούν μικρά πλοία για ημερήσιες εκδρομές στις γειτονικές παραλίες. Κάποια από αυτά είναι φτιαγμένα σαν παλιά ξύλινα ιστιοφόρα. Το μικρό βενετικό λιμάνι μπορεί να στεγάσει 2 ή 3 μικρά καΐκια. Το βάθος της εισόδου είναι ανομοιόμορφο και απρόβλεπτο λόγω του ότι το λιμάνι περιτριγυρίζεται από λάσπη. Δίνει δυνατότητα αγκυροβόλησης και παρέχει καλή προστασία σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Στο εξωτερικό λιμάνι χώρος αγκυροβόλησης μπορεί να βρεθεί στο ανατολικό και στο δυτικό τείχος. Το ανατολικό τείχος παρέχει καλή προστασία σε όλες τις καιρικές συνθήκες (<http://www.nar.gr/>).

2.3.5 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

Η Σητεία είναι το ανατολικότερο λιμάνι της Κρήτης. Το λιμάνι της πόλης είναι το καλύτερο στην ανατολική πλευρά του νησιού και μπορεί να φιλοξενήσει τόσο μικρά αλιευτικά σκάφη όσο και μεγαλύτερα εμπορικά και επιβατικά πλοία. Ο λιμένας της Σητείας είναι υπό την διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Νομού Λασιθίου και έχει επιβατικό ρόλο. Ένα πλοίο για τη Ρόδο αναχωρεί από τη Σητεία κάθε βδομάδα.

Η προκυμαία, όπου υπάρχει δυνατότητα αγκυροβόλησης στο λιμάνι, παρέχει αρκετά καλή προστασία από τους βόρειους και τους βορειοδυτικούς ανέμους. Το λιμάνι είναι ανοιχτό στα βορειοανατολικά.

Βέβαια, στόχος είναι η περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένα της Σητείας ώστε να μπορεί η περιοχή να συνδέεται επαρκώς ακτοπλοϊκά με τον Πειραιά και τα άλλα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και να μπορεί έτσι να αναπτυχθεί

περεταίρω ο Νομός Λασιθίου αλλά και η ευρύτερη ανατολική περιοχή της Κρήτης τουριστικά και όχι μόνο. Έτσι έχει ήδη δημοπρατηθεί το έργο “Λιμάνι Σητείας-Ολοκλήρωση εργασιών Β΄ και Γ΄ φάσης” από την νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Λασιθίου (<http://www.anatolh.com/>).

ΜΕΡΟΣ ΙΙ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ Ε/Κ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ

3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΓΕΙΤΝΙΑΖΕΙ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ

Η εμβέλεια ενός διεθνούς λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβώτιων είναι πολύ μεγάλη ώστε να περιοριστεί απόλυτα στο “τοπικό” επίπεδο. Έτσι ακόμα και στα πλαίσια της συγκεκριμένης μελέτης, η οποία στόχο έχει να αξιολογήσει τις προοπτικές ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο, θα πρέπει να αναλύσουμε την υφιστάμενη κατάσταση τόσο σε επίπεδο περιφέρειας όσο και σε επίπεδο νομού προτού εμβαθύνουμε στην περιοχή της άμεσης επιρροής. Η περιοχή η οποία θα γειτνιάζει και θα επωμιστεί κατά κύριο λόγο τις επιπτώσεις (θετικές ή αρνητικές) από την δημιουργία του Λιμένος Μεταφόρτωσης, ορίζεται ως το χωρικό σύνολο που ορίζουν οι τρεις όμορες τοπικές αυτοδιοικήσεις (2ου βαθμού): Δ. Τυμπακίου και Δ. Μοιρών. Κατά συνέπεια κάθε κομμάτι της ανάλυσης (δημογραφικά, οικονομικά κτλ χαρακτηριστικά) θα γίνεται σε 3 επίπεδα: περιφέρειας, νομού και περιοχή άμεσης επιρροής. Η ανάλυση αυτή έχει ως στόχο να διαφανούν οι αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής, έτσι ώστε να δούμε εάν αυτές τελικά συγκλίνουν ή αποκλίνουν από τις αναπτυξιακές προοπτικές που θα προσδώσει η επένδυση του Νέου Λιμένα στην περιοχή.

3.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η περιφέρεια Κρήτης, βρίσκεται στο νότιο άκρο του Αιγαίου πελάγους με ακτή βαθειά χαραγμένη, δίνοντας στην Κρήτη πάνω από 1.000 χλμ ακτογραμμής. Βρίσκεται περίπου 160 χλμ νότια της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας. Στην Περιφέρεια Κρήτης ανήκουν επίσης και αρκετά μικρά νησιά όπως Γαύδος, Ντία, Κουφονήσι, Γαϊδουρονήσι ή Χρυσή, Διονυσάδες, Σπιναλόγκα και Παξιμάδι, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι ακατοίκητα.

Η περιφέρεια Κρήτης, αποτελείται από τους νομούς Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνου και Χανίων και έχει έδρα το Ηράκλειο, Πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού. Βρέχεται Βόρεια από το Κρητικό Πέλαγος και Νότια από το Λιβυκό Πέλαγος. Η Κρήτη είναι το μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας και το 5ο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο. Έχει συνολική έκταση 833.500 εκτάρια (8.335 χμ²) και καλύπτει το 6,3% της συνολικής έκτασης της χώρας (ΠΕΠ 2007 -13).

Η μορφολογία της Κρήτης χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη τριών βασικών ζωνών: την ζώνη με υψόμετρο 400 μ. και άνω (υψηλή ή ορεινή), τη ζώνη από 200-400 μ. (μέση) και την χαμηλή ζώνη που αφορά τις περιοχές που εκτείνονται από την επιφάνεια της θάλασσας έως τα 200 μ. υψόμετρο. Οι δύο πρώτες ζώνες καταλαμβάνουν σχεδόν τα 3/5 της νήσου και αποτελούν μια συνεχή οροσειρά από τα δυτικά προς τα ανατολικά, διακοπτόμενη από μικρές κοιλάδες και φαράγγια. Η οροσειρά αυτή έχει έξι κορυφές που ξεπερνούν τα 2.000 μ.. Η υψηλή σειρά βουνών που διασχίζει το νησί είναι διαμορφωμένη από τρεις διαφορετικές ομάδες βουνών, τα Λευκά Όρη (2.452 μ), την οροσειρά Ίδη Ψηλορείτης (2.456 μ) και το όρος Δίκτη (2.148 μ). Αυτά τα βουνά χαρίζουν στην Κρήτη εύφορα οροπέδια όπως το οροπέδιο Λασιθίου, ο Ομαλός και η Νίδα, σπήλαια όπως το Δικταίο και το Ιδαίο άντρο και φαράγγια όπως το διάσημο φαράγγι της Σαμαριάς, το φαράγγι Ίμπρου, το Κουρταλιώτικο φαράγγι, το Φαράγγι των Νεκρών στη Κάτω Ζάκρο Λασιθίου κ.α.

Ο Νομός Ηρακλείου είναι ένας από τους 51 νομούς της Ελλάδας και συγκεκριμένα ένας από τους 4 νομούς της περιφέρειας Κρήτης με Πρωτεύουσα του νομού το Ηράκλειο και έκταση 264.100 εκτάρια (2641 τετραγωνικά χιλιόμετρα). Αποτελείται από 7 επαρχίες και 26 Δήμους. Ο νομός Ηρακλείου βρίσκεται στο κεντροανατολικό τμήμα της νήσου Κρήτης. Συνορεύει ανατολικά με τον νομό Λασιθίου και δυτικά με το νομό Ρεθύμνης, ενώ βόρεια βρέχεται από το Κρητικό Πέλαγος και νότια από το Λιβυκό Πέλαγος. Ο νομός καταλαμβάνει το ομαλότερο και μεγαλύτερο τμήμα ανάμεσα στην Ίδη και στη Δίκτη. Χωρίζεται σε δύο μέρη από μια χαμηλή οροσειρά. Το βόρειο μέρος περιλαμβάνει κατάφυτες κοιλάδες, χαμηλές λοφοπλαγιές αλλά και πεδιάδες, με σημαντικότερη την πεδιάδα του Καστελλίου. Το νότιο τμήμα κυριαρχείται από την πεδιάδα της Μεσαράς (ΠΕΠ 2007 -13).

Ως περιοχή άμεσης επιρροής ορίζουμε την περιοχή που ταυτίζεται με τα διοικητικά όρια των δυο όμορων και γειτονικών προς την Λιμενική εγκατάσταση δήμων. Οι Δήμοι αυτοί είναι ο Δ. Τυμπακίου και ο Δ. Μοιρών. Και οι δύο βρίσκονται στα νοτιοδυτικά του νομού Ηρακλείου και έχουν έδρες αντίστοιχα το Τυμπάκι και τις Μοίρες. Η περιοχή που ορίζεται από τους δύο αυτούς δήμους είναι πεδινή και παραθαλάσσια με το μεγαλύτερο μέρος να βρίσκεται στον κάμπο της Μεσαράς, ενώ βρέχεται από το Λιβυκό Πέλαγος. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει 23 δημοτικά διαμερίσματα καταλαμβάνει

συνολικά έκταση 33.901 εκτάρια (339.007 στρεμμάτων (157.122 Τυμπακι και 181.885 Μοίρες)).

Η γεωγραφική θέση της περιφέρειας Κρήτης φαίνεται στον χάρτη 4 του παραρτήματος

3.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

3.2.1 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Κρήτης ανέρχεται σε 601.263 κατοίκους σύμφωνα με την εκτίμηση της ΕΣΥΕ για το 2005, που είναι το 5,43% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Η πληθυσμιακή πυκνότητα της περιφέρειας Κρήτης είναι μικρότερη της αντίστοιχης εθνικής (71,9 έναντι 83,7 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και ο βαθμός αστικοποίησης των νοικοκυριών είναι μικρότερος από αυτόν σε εθνικό επίπεδο, καθώς οι πυκνοκατοικημένες ζώνες στην περιφέρεια έχουν ποσοστό 50,70%, έναντι 66,10% που έχει το σύνολο της χώρας.

Πίνακας 3 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά στην περιφέρεια Κρήτης σε σύγκριση με το σύνολο της Χώρας

2005				ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ 2004		
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ	ΠΥΚΝΟΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ (ΑΝΩ ΤΩΝ 500 ΚΑΤ/ΤΕΤΡ. ΧΛΜ)	ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΖΩΝΕΣ (ΜΕΤΑΞΥ 100 - 499 ΚΑΤ/ΤΕΤΡ.ΧΛΜ)	ΑΡΑΙΟΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ (ΚΑΤΩ ΤΩΝ 100/ΤΕΤΡ.ΧΛΜ)
ΕΕ-25	-	-	117,5	-	-	-
ΕΛΛΑΔΑ	11.082.751	100%	83,7	66,10%	12,40%	21,50%
ΚΡΗΤΗ	601.263	5,43%	71,9	50,70%	16,00%	33,40%

Πηγή: EUROSTAT 2005, Επεξεργασία: ΠΕΠ Κρήτης Κ. Νήσων Αργαίου 2007

Στον πίνακα 3 φαίνονται τα Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της Περιφέρειας Κρήτης σε σύγκριση με το σύνολο της Χώρας. Κρίνεται σκόπιμη η σύγκριση με τη Χώρα καθώς έτσι φαίνεται κατά πόσο συγκλίνει ή αποκλίνει η Περιφέρεια Κρήτης από αυτήν.

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001 της ΕΣΥΕ ο συνολικός πληθυσμός του Νομού Ηρακλείου ανέρχεται στις 291225 κατοίκους και αντιπροσωπεύει το 48,93% της Περιφέρειας Κρήτης όπως απεικονίζεται και στο ακόλουθο διάγραμμα.

Πίνακας 4 Ποσοστό πληθυσμού Ν. Ηρακλείου στην Περιφέρεια

	1991	2001
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΝΟΜΟΥ	265.336	291.225
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	536.433	595.217
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΜΟΥ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	49,46%	48,93%

Πηγή ΕΣΥΕ, 1991, 2001, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 1 Πραγματικός¹⁸ Πληθυσμός του Ν. Ηρακλείου στην Περιφέρεια Κρήτης (2001)

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, ίδια επεξεργασία

¹⁸ Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να γίνει διάκριση στην έννοια του πληθυσμού καθώς δύναται να διακριθεί σε πραγματικό και μόνιμο. Με τον όρο πραγματικός πληθυσμός γίνεται αναφορά στο σύνολο των ατόμων που είναι παρόντα σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Κατά την ΕΣΥΕ πραγματικός πληθυσμός μιας περιφέρειας (δήμου, κοινότητας ή οικισμού) είναι το σύνολο των, για οποιαδήποτε αιτία, παρόντων σ αυτή προσώπων κατά την ημέρα της απογραφής, είτε αυτά διαμένουν μόνιμως στην περιφέρεια αυτή είτε βρέθηκαν να διαμένουν προσωρινώς ή τυχαίως.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Ως περιοχή άμεσης επιρροής, έχουμε ορίσει τους δυο όμορους δήμους Μοιρών και Τυμπακίου οι οποίοι βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με το Λιμένα μεταφόρτωσης. Από τον πίνακα 6 βλέπουμε ότι η περιοχή άμεσης επιρροής έχει πληθυσμό 20.858 κατοίκους (απογραφή ΕΣΥΕ 2001). Επίσης παρατηρούμε, ότι ο πληθυσμός αυξάνεται διαχρονικά από το 1971 έως το 1991 ενώ κατά την περίοδο 1991-2001 παρατηρείται μία μείωση της τάξεως του 2,66%. Η μείωση αυτή προκαλεί το ενδιαφέρον καθώς έρχεται σε αντίθεση με τόσο με την περιφέρεια όσο και με τον νομό στον οποίο υπάγεται (Κρήτης και Ηρακλείου αντιστοίχως). Η μείωση αυτή οφείλεται στη γενικευμένη αστικοποίηση της δεκαετίας αυτής, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση του πληθυσμιακού ισοζυγίου από την επαρχία στη πρωτεύουσα του Νομού το Ηράκλειο. Παρόλα αυτά μπορούμε να πούμε ότι η ποσοστιαία μεταβολή κάθε δεκαετίας από το 1971 έως το 2001 αθροιστικά είναι θετική της τάξεως του 22,54% αλλά παρόλα αυτά μικρότερη από αυτήν σε νομό και περιφέρεια.

Πίνακας 5 Πληθυσμιακή εξέλιξη περιοχής άμεσης επιρροής

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				% ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
	1971	1981	1991	2001	71-81	81-91	91-01	71-01
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	17.022	18.795	21.429	20.858	10,42	14,01	-2,66	22,54
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	209670	243622	265336	291225	16,19	8,91	9,76	38,90
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	456642	502165	536433	595217	9,97	6,82	10,96	30,35
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8768641	9740417	10259900	10964020	11,08	5,33	6,86	25,04

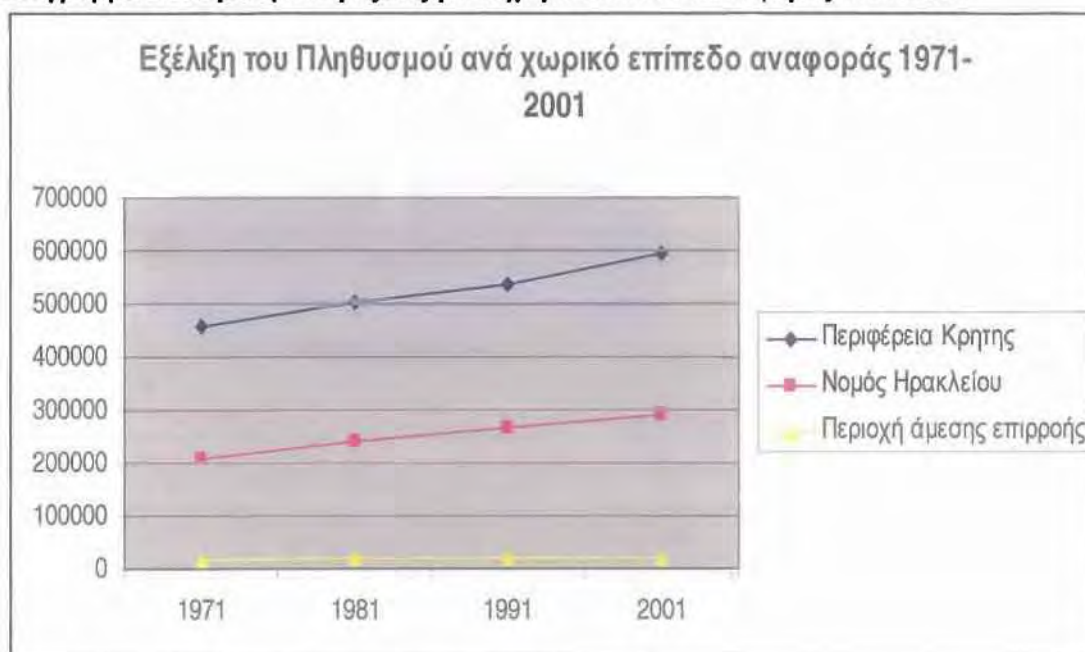
Πηγή ΕΣΥΕ, 1971-2001, ίδια επεξεργασία

Βλέπουμε ότι η διαχρονικά εξέλιξη του πληθυσμού της περιφέρειας Κρήτης από το 1971 έως το 2001 είναι ανοδική ενώ η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού από το 1971 έως το 2001 είναι μεγαλύτερη κατά 5 μονάδες από το σύνολο της χώρας και πλησιάζει το 30%.

Ο πληθυσμός του Ν. Ηρακλείου ανέρχεται στις 291.225 κατοίκους με βάση την απογραφή του 2001. Διαχρονικά από το 1971 έως το 2001 ο πληθυσμός του νομού

αυξάνεται και η ποσοστιαία μεταβολή του σε αυτές τις δεκαετίες είναι 38,90%. Βλέπουμε στον πίνακα 6 ότι η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στον νομό Ηρακλείου είναι μεγαλύτερη τόσο από το σύνολο χώρας και τη Περιφέρεια Κρήτης.

Διάγραμμα 2 Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρικό επίπεδο αναφοράς 1971-2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα 6 που ακολουθεί βλέπουμε ότι το ποσοστό του πληθυσμού της περιοχής άμεσης επιρροής στο νομό και στην Περιφέρεια. Τα ποσοστά αυτά είναι αντίστοιχα 7,16% και 3,50% με βάση την απογραφή του 2001 (ΕΣΥΕ).

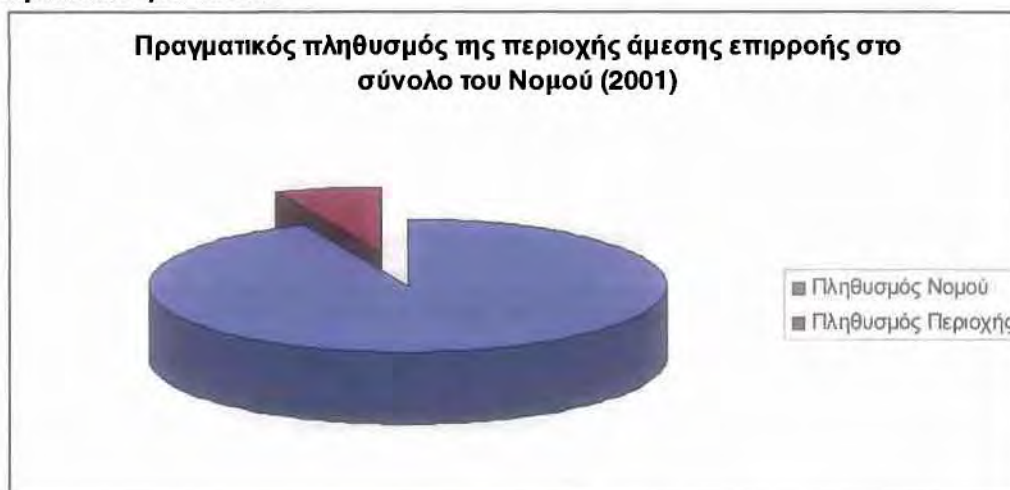
Πίνακας 6 Ποσοστό πληθυσμού περιοχής άμεσης επιρροής στο Νομό και την Περιφέρεια

ΕΤΟΣ	1991	2001
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΣΤΟ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	8,08%	7,16%
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	3,99%	3,50%

Πηγή ΕΣΥΕ, 1991, 2001, Επεξεργασία ίδια

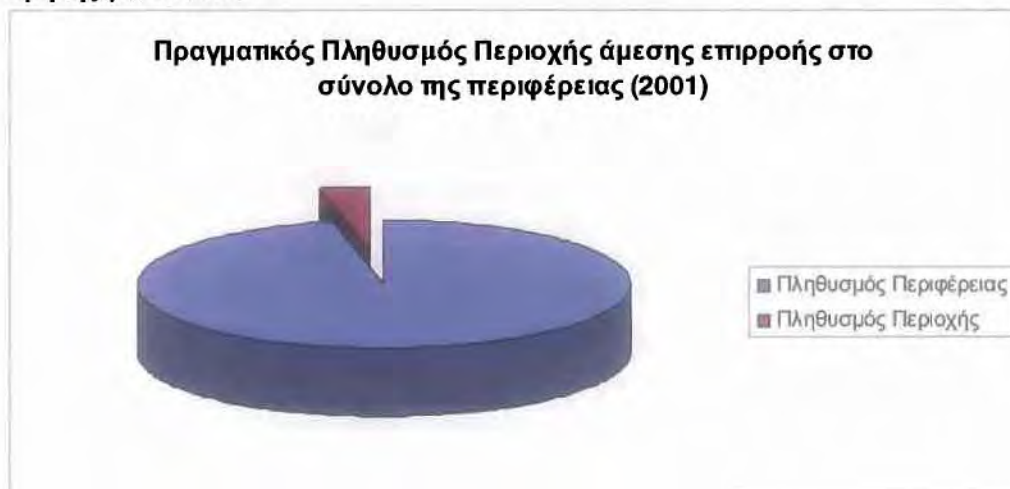
Αντιστοίχως, τα διαγράμματα 3 και 4 που ακολουθούν απεικονίζουν τα ανωτέρω στοιχεία.

Διάγραμμα 3 Πραγματικός πληθυσμός της περιοχής άμεσης επιρροής στο σύνολο του Ν. Ηρακλείου για το 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 4 Πραγματικός πληθυσμός Περιοχής άμεσης επιρροής στο σύνολο της Π. Κρήτης για το 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

3.2.2 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

Η κατανομή του συνόλου του πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία στο στην Περιφέρεια το Νομό και την περιοχή άμεσης επιρροής που μελετάμε, πραγματοποιείται με τη σχεδίαση πληθυσμιακής πυραμίδας. Πρόκειται για γραφικές παραστάσεις που

κατανέμουν το σύνολο του πληθυσμού της μελετώμενης χωρικής ενότητας σύμφωνα με το διπλό κριτήριο της ηλικίας και του φύλου. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν συνεπώς σχετίζονται με τη δομή του πληθυσμού κατά ηλικία, τη γονιμότητα και τη θνησιμότητα.

Πίνακας 7 Ηλικιακή κατανομή πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία

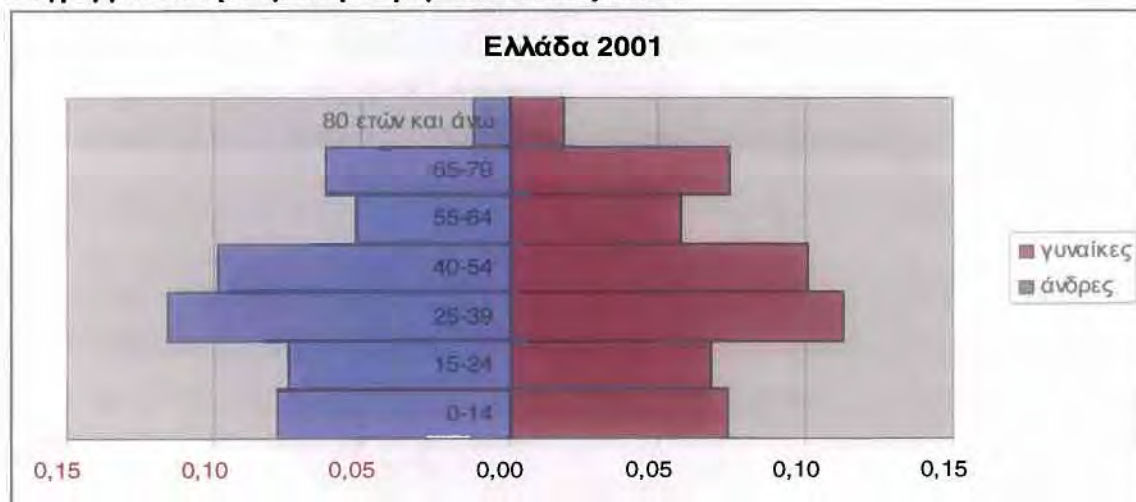
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ			
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	10.934.097	5.413.426	5.520.671
0-14	1.660.899	857.194	803.705
15-24	1.561.637	817.518	744.119
25-39	2.500.772	1.270.068	1.230.704
40-54	2.183.267	1.081.869	1.101.398
55-64	1.200.289	569.276	631.013
65-79	1.497.181	683.497	813.684
80 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ	330.052	134.004	196.048
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ			
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	594.368	300.191	294.177
0-14	101.547	52.839	48.708
15-24	88.098	46.961	41.137
25-39	138.986	71.660	67.326
40-54	110.187	56.224	53.963
55-64	58.313	28.230	30.083
65-79	75.923	35.164	40.759
80 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ	21.314	9.113	12.201
ΝΟΜΟΣ ΉΡΑΚΛΕΙΟΥ			
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	291.225	146.375	144.850
0-14	50.458	26.178	24.280
15-24	44.838	23.780	21.058
25-39	68.485	34.954	33.531
40-54	54.684	27.580	27.104
55-64	28.781	13.921	14.860
65-79	34.783	16.093	18.690
80 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ	9.196	3.869	5.327
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ			
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	20.705	10.429	10.276
0-14	3.631	1.830	1.801
15-24	3.032	1.626	1.406
25-39	4.554	2.444	2.110
40-54	3.612	1.871	1.741
55-64	2.197	1.059	1.138
65-79	2.787	1.221	1.566
80 ΕΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΩ	892	378	514

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Παρατηρώντας τις πληθυσμιακές πυραμίδες, μπορούμε να πούμε ότι η κατανομή του πληθυσμού ανά φύλλο και ηλικία είναι παρόμοια για το σύνολο της χώρας την Π. Κρήτης τον Ν. Ηρακλείου και τη Περιοχή άμεσης επιρροής. Η βάση στις πυραμίδες είναι αρκετά διευρυμένη πράγμα που υποδηλώνει ότι η γονιμότητα των πληθυσμών αυτών είναι ικανοποιητική. Οι πληθυσμοί δεν χαρακτηρίζονται ούτε γεροντικοί ούτε νεανικοί, παρόλο που το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού ανήκει στις ομάδες από 25-54 ετών. Η ομάδα αυτή απαρτίζει κατά κύριο λόγο τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό.

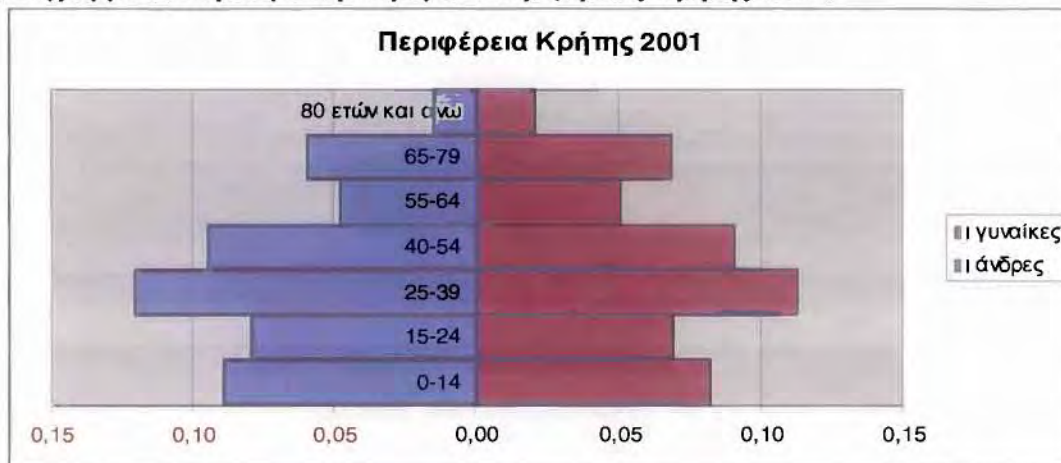
Παρατηρούμε επίσης, ότι ο αριθμός των γυναικών και των ανδρών είναι περίπου ο ίδιος. Μικρές βέβαια διαφοροποιήσεις παρατηρούνται καθώς η αναλογία γυναικών είναι ελαφρώς μεγαλύτερη από αυτήν των ανδρών για τη χώρα σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Η κατάσταση αυτή ανατρέπεται στην περίπτωση της Π. Κρήτης, του Ν. Ηρακλείου και της Περιοχής Άμεσης Επιρροής και μάλιστα κλιμακωτά, εφόσον η αναλογία γυναικών είναι ελαφρώς μικρότερη από την αναλογία των ανδρών.

Διάγραμμα 5 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Ελλάδα (2001)



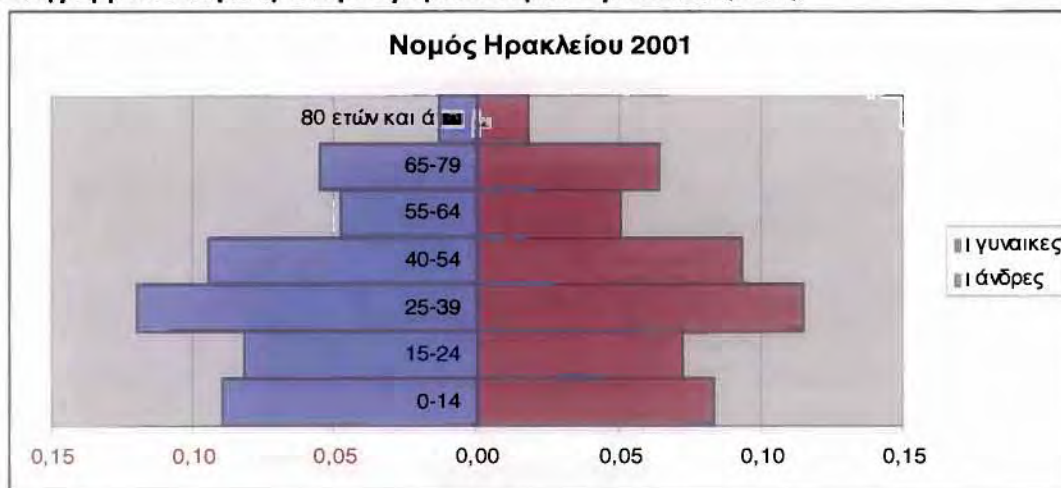
Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 6 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Περιφέρειας Κρήτης (2001)



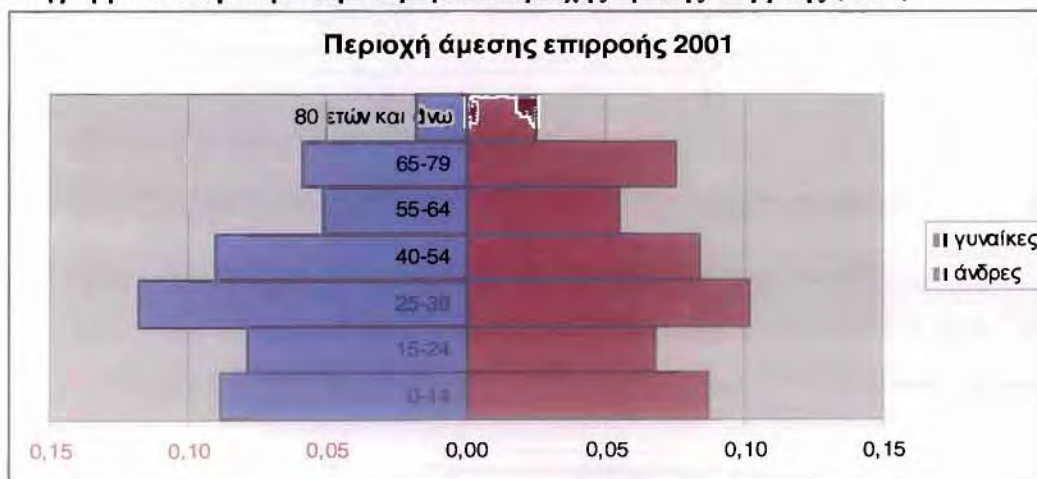
Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 7 Πληθυσμιακή Πυραμίδα Νομού Ηρακλείου (2001)



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 8 Πληθυσμιακή Πυραμίδα περιοχής άμεσης επιρροής (2001)



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Οι εσοχές και οι εξοχές των πυραμίδων εκφράζουν τις διακυμάνσεις της γονιμότητας και τη θνησιμότητας η ακόμη και της μετανάστευσης στις περιπτώσεις όπου ο πληθυσμός είναι ανοικτός.

Έτσι, μελετώντας τις πυραμίδες του 2005 παρατηρούμε μια εσοχή στις ηλικίες 55-64 η οποία μπορεί να αποδοθεί στο Β Παγκόσμιο Πόλεμο που εκδηλώνεται με μείωση των γεννήσεων.

Στο σημείο αυτό θεωρούμε απαραίτητη τη σύνδεση της δομής του πληθυσμού με το δείκτη γήρανσης, νεανικότητας και εξάρτησης ώστε να προσδιοριστούν καλύτερα τα δημογραφικά χαρακτηριστικά.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ

Ο δείκτης γήρανσης (Δ.Γ) είναι ο λόγος των ατόμων 65+ ετών προς τον συνολικό πληθυσμό. Ο δείκτης αυτός δίνεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\Delta.Γ = \frac{\text{Πληθυσμός 65 ετών και άνω}}{\text{Συνολικός πληθυσμός}} \times 100$$

Πίνακας 8 Δείκτης γήρανσης

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ
ΧΩΡΑ	16,71%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	16,36%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	15,10%
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	17,77%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Με βάση τον πίνακα 8 παρατηρούμε ότι παρόλο που οι δείκτες γήρανσης της περιφέρειας και του νομού είναι μικρότεροι από αυτόν της χώρας, ο δείκτης γήρανσης της περιοχής άμεσης επιρροής υπερβίνει τόσο αυτούς όσο και τον εθνικό δείκτη γήρανσης.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΝΕΑΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο δείκτης νεανικότητας (Δ.Ν) είναι ο λόγος των ατόμων ηλικίας 0-14 προς τον συνολικό πληθυσμό και δίνεται από τον τύπο:

$$\Delta.N = \frac{\text{Πληθυσμός 0-14 ετών}}{\text{Συνολικός πληθυσμός}} \times 100$$

Πίνακας 9 Δείκτης νεανικότητας

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΝΕΑΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΧΩΡΑ	15,19%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	17,08%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	17,33%
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	17,54%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Με βάση τον πίνακα 9 οι δείκτες νεανικότητας της Περιφέρειας του Νομού και της περιοχής άμεσης επιρροής κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα και ξεπερνούν τον εθνικό δείκτη νεανικότητας.

3.2.3 ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Για την ποιοτικότερη ανάλυση του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής μελέτης, απαραίτητη θεωρείται η εξέταση των εκπαιδευτικών χαρακτηριστικών των κατοίκων της περιοχής. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των πληθυσμών της Π. Κρήτης, Ν. Ηρακλείου και της Περιοχής άμεσης επιρροής όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης για το 2001.

Πίνακας 10 Επίπεδο εκπαίδευσης 2001

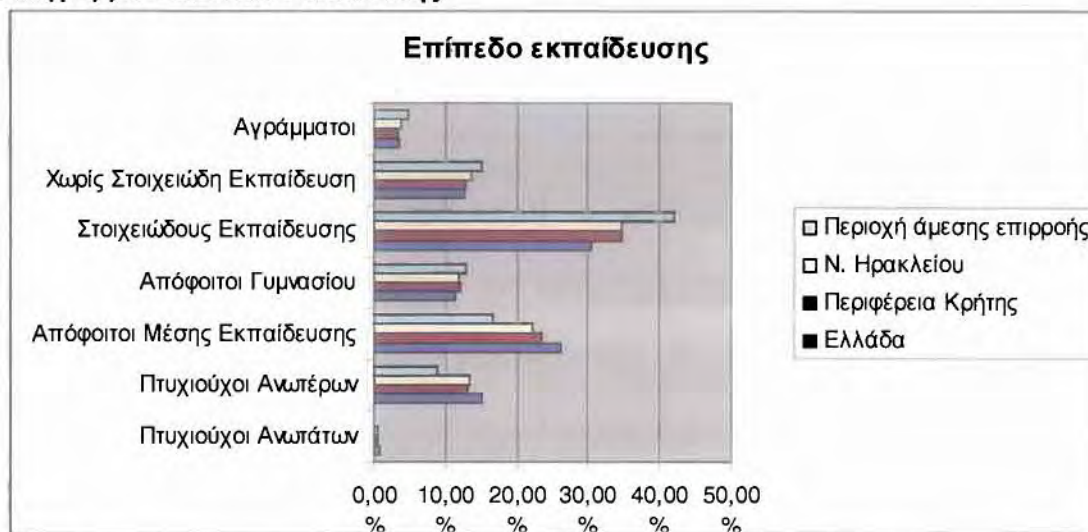
	ΕΛΛΑΔ Α	(%)	ΠΕΡΙΦΕΡΕ ΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	(%)	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙ ΟΥ	(%)	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	(%)
ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΑΝΩΤΑΤΩΝ	82.887	0,80%	2.760	0,49%	1.559	0,57%	33	0,17%
ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΙ ΑΝΩΤΕΡΩΝ	1.544. 886	15,00%	73.567	13,12%	36.522	13,39%	1.709	8,79%
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΕΣΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	2.699. 218	26,21%	131.210	23,39%	60.117	22,04%	3.229	16,61%
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	1.159. 432	11,26%	68.325	12,18%	32.547	11,93%	2.493	12,83%
ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΟΥ Σ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	3.139. 901	30,49%	194.283	34,64%	94.683	34,71%	8.147	41,91%
ΧΩΡΙΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1.299. 021	12,62%	72.139	12,86%	36.791	13,49%	2.916	15,00%
ΑΓΡΑΜΜΑΤΟΙ	371.45 3	3,61%	18.649	3,32%	10.565	3,87%	911	4,69%
ΣΥΝΟΛΟ	10.296 .798	100,00 %	560.933	100,00 %	272.784	100,00 %	19.438	100,00 %

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία ίδια

Σε γενικές γραμμές παρατηρώντας τον πίνακα 10, μπορούμε να πούμε ότι η επίπεδο εκπαίδευσης στην Περιφέρεια τον Νομό και την Περιοχή άμεσης επιρροής είναι κλιμακωτά μικρότερο από αυτό του συνόλου της χώρας.

Παρατηρούμε ότι, σε κάθε επίπεδο εκπαίδευσης από τους πτυχιούχους ανωτάτων σχολών μέχρι τη στοιχειώδη εκπαίδευση η Περιοχή άμεσης επιρροής έχει το χαμηλότερο ποσοστό ενώ ακολουθεί ο νομός η περιφέρεια και τέλος η Ελλάδα με το μεγαλύτερο ποσοστό. Αντίστροφα σε κάθε επίπεδο εκπαίδευσης από τη στοιχειώδη έως τους αγράμματους η Περιοχή άμεσης επιρροής έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ενώ ακολουθούν ο νομός η περιφέρεια και η Ελλάδα με το μικρότερο ποσοστό. Είναι γεγονός ότι οι αγροτικές και ορεινές περιοχές έχουν πολύ μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού με χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης.

Διάγραμμα 9 Επίπεδο εκπαίδευσης



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια.

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ - ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

3.3.1 ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΑΙ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.

ΑΕΠ

Στην ενότητα αυτή πραγματοποιείτε μια ανάλυση για τον εντοπισμό του επιπέδου ανάπτυξης της Περιφέρειας και του Νομού με τη βοήθεια του ΑΕΠ και του κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Οι δείκτες αυτοί λόγω έλλειψης στατιστικών στοιχείων αναφέρονται σε ευρύτερες περιοχές και όχι σε δήμους, είναι ικανοί παρ' όλα αυτά σε ένα μεγάλο βαθμό να αποτυπώσουν τις πραγματικές συνθήκες ευημερίας και σε αυτό το επίπεδο.

Πίνακας 11 Επίπεδο ΑΕΠ για την Περιφέρεια και το νομό Ηρακλείου

	ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ, ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣ,ΕΚ.ΔΡΧ., ΕΚ. ΕΥΡΩ ΑΠΟ 2002	ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ, ΔΡΧ., ΕΥΡΩ ΑΠΟ 2002	ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ % Μ.Ο. ΧΩΡΑΣ
Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1.095.227	3.754.993,56	92,16
Π. ΚΡΗΤΗΣ	2.346.551	3.942.345	97
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	44.613.450	4.074.305	100

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001, Επεξεργασία Ιδία

Στον Πίνακά 11, φαίνεται το ΑΕΠ και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του νομού Ηρακλείου και της περιφέρειας Κρήτης. Παρατηρούμε λοιπόν ότι τόσο σε επίπεδο περιφέρειας όσο και νομού τα επίπεδα του κκ ΑΕΠ είναι περίπου τα ίδια με αυτό της Χώρας. Βέβαια σε επίπεδο νομού το επίπεδο ανάπτυξης είναι ελαφρώς χαμηλότερο από αυτό της περιφέρειας, καθώς το ποσοστό του κκ ΑΕΠ στο σύνολο της χώρας είναι μικρότερο (92,16 έναντι 97).

Πίνακας 12 Εξέλιξη του ΑΕΠ στο σύνολο της χώρας στην περιφέρεια Κρήτης και στον νομό Ηρακλείου

ΕΤΟΣ	1991	2001	1991	2001	1991	2001
	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕΠ		Π.ΚΡΗΤΗΣ ΑΕΠ		ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	
ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ, ΤΙΜΕΣ ΑΓΟΡΑΣ,ΕΚ.ΔΡΧ.	385147	1095227	809040	2346551	16230501	44613450
ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ, ΔΡΧ.	1443186,38	3754993,56	1500394	3942345	1582495	4074305
ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ % Μ.Ο. ΧΩΡΑΣ	91,19	92,16	94,81	96,76	100	100
ΑΚΑΘ.ΕΓΧ.ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ % Μ.Ο. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	96,19	95,25	100	100	-	-

Πηγή ΕΣΥΕ, 1991, 2001, επεξεργασία ίδια

Στον παραπάνω Πίνακα 12 βλέπουμε την εξέλιξη του ΑΕΠ με βάση τις εκτιμήσεις του για το έτος 1991 και 2001. παρατηρούμε ότι τόσο το ΑΕΠ της περιφέρειας όσο και το ΑΕΠ του νομού έχουν αυξησει το ποσοστό τους το 2001 σε σχέση με το ΑΕΠ της

χώρας. Αν και Το επίπεδο ευημερίας έχει ανέβει ελαφρώς και στα δύο επίπεδα (περιφέρεια – νομός) το 2001 σε σχέση με το 1991 παρατηρείται μια μικρή υστέρηση σε επίπεδο νομού καθώς το κκ ΑΕΠ ως ποσοστό του ΑΕΠ της περιφέρειας πέφτει (από 96,19% το 1991 σε 95,25% το 2001).

ΑΠΑ

Ένας ακόμη δείκτης ευημερίας, είναι η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ). Από την ΑΠΑ προκύπτει το ΑΕΠ εάν την προσαυξήσουμε κατά τους φόρους και τις επενδύσεις.

Στον πίνακα 13, βλέπουμε τη σύνθεση της ΑΠΑ ανά τομείς παραγωγής για το 1996. Συγκρίνοντάς τις τιμές του πίνακά αυτού με τις τιμές του πίνακά 13 για τη σύνθεση της ΑΠΑ το 2001, μπορούμε να προβούμε σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα σε σχέση με το δείκτη αυτόν. Παρατηρείται, μία έντονη κάμψη του πρωτογενούς τομέα ο οποίος μειώνει το ποσοστό του κατά το ήμισυ αυτού. Από την άλλη ο δευτερογενής τομέας μεταβάλλεται θετικά στο ελάχιστο ενώ ο τριτογενής τομέας είναι αυτός που ωφελείτε σημαντικότερα. Διαφαίνονται από τα παραπάνω όχι μόνο η τριτογενοποιημένη σύνθεση της ΑΠΑ αλλά και η εντατικότερη τριτογενοποίηση της προς το μέλλον.

Με βάση το πίνακά 14 που ακολουθεί, μπορούμε να δούμε την τομεακή σύνθεση της ΑΠΑ ανά χωρικό επίπεδο αναφοράς. Έτσι, βλέπουμε ότι για το νομό Ηρακλείου το 10,33% της ΑΠΑ προέρχεται από τον πρωτογενή τομέα, το 12,52% από τον δευτερογενή τομέα και το 77,15% από τον τριτογενή τομέα. Είναι εμφανές ότι η οικονομία του νομού Ηρακλείου είναι σαφώς τριτογενοποιημένη. Οι τομείς παραγωγής αναπτύσσονται κατά το εθνικό πρότυπο καθώς τα ποσοστά ανά τομέα δεν αποκλίνουν κατά πολύ από τα εθνικά ποσοστά. Παρατηρείται ωστόσο, μια διαφοροποίηση καθώς ο δευτερογενής τομέας στο νομό είναι κατά το ήμισυ περίπου ανεπτυγμένος σε σχέση με το σύνολο της χώρας, ενώ το ελλειμματικό αυτό ποσοστό επιμερίζεται τόσο στον πρωτογενή όσο και στον δευτερογενή τομέα οι οποίοι και είναι περισσότερο ανεπτυγμένοι σε σχέση με το σύνολο της χώρας.

Πίνακας 13 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 1996

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	9,73%	21,67%	68,61%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	19,20%	10,71%	70,08%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	20,08%	11,87%	68,05%

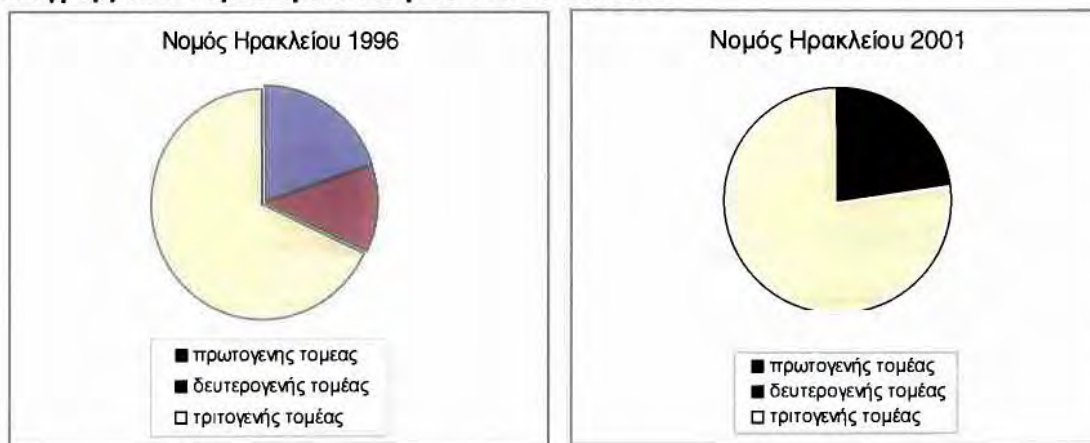
Πηγή ΕΣΥΕ, 1996, επεξεργασία ίδια

Πίνακας 14 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 2001

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	7,68%	21,63%	70,69%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	10,97%	11,28%	77,75%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	10,33%	12,52%	77,15%

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 10 Τομεακή σύνθεση ΑΠΑ 1996 και 2001



Πηγή: ΕΣΥΕ, 1996, 2001, επεξεργασία ίδια

Ο πρωτογενής τομέας, αναπτύσσεται κυρίως στον ύπαιθρο χώρο και είναι η βασική πηγή εισοδήματος των αγροτικών περιοχών του νομού. Η γεωργία είναι ο αντιπροσωπευτικός κλάδος του πρωτογενούς τομέα καθώς συγκεντρώνει ΑΠΑ 9,89%. Με βάση την ανάλυση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που ακολουθεί σε επόμενο

κεφάλαιο, βλέπουμε ότι το 22,5% απασχολούνται από τον κλάδο της γεωργίας ενώ στην περιοχή άμεσης επιρροής το 43,02%. Έτσι είναι προφανές ότι ο παραγωγικότερος κλάδος του πρωτογενή τομέα είναι η Γεωργία.

Ο δευτερογενής τομέας, συντίθενται από τους κλάδους των κατασκευών της μεταποίησης και της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος. Ο τομέας αυτός, φαίνεται ότι είναι αρκετά αποδοτικός καθώς, συγκεντρώνει το 12,52% της ΑΠΑ του νομού σε σχέση με το γεγονός ότι δεν συγκεντρώνει ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό απασχόλησης (τόσο στην περιφέρεια Κρήτης όσο και στον νομό Ηρακλείου και στην Περιοχή Άμεσης Επιρροής 16,00%, 15,92%, 11,49% αντιστοίχως). Ο αποδοτικότερος κλάδος του δευτερογενή τομέα για τον νομό Ηρακλείου είναι ο τομέας των κατασκευών.

Όσον αφορά τον τριτογενή τομέα, αυτός περιλαμβάνει κλάδους όπως ο τουρισμός, το εμπόριο, οι μεταφορές, η εκπαίδευση, η υγεία, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες πληροφορικής και επικοινωνιών, οι μελετητικές υπηρεσίες και υπηρεσίες συμβούλων κ.α. οι τέσσερις βασικοί κλάδοι του τριτογενή τομέα είναι για τον νομό Ηρακλείου: ο τουρισμός, το εμπόριο, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες και οι μεταφορές με ποσοστά αντίστοιχα 16,29% 15,55% 15,07% 7,24%. Επίσης, όπως μπορούμε να δούμε από τα στοιχεία της απασχόλησης οι κλάδοι συγκεντρώνουν αντίστοιχα ποσοστά απασχόλησης για το νομό 10,31%, 14%, 4,93%, 5,81%.

Τα ανωτέρω συμπεράσματα προκύπτουν και από την ανάλυση της ΑΠΑ ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 15 Κλαδική σύνθεση ΑΠΑ 2001

ΚΛΑΔΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΓΕΩΡΓΙΑ	8.204	7,06%	661,57	10,79%	299	10,20%
ΟΡΥΧΕΙΑ	723	0,62%	11,05	0,18%	3,92	0,13%
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	13.329	11,47%	175,44	2,86%	104,88	3,57%
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ	2.062	1,77%	121,05	1,97%	71,03	2,42%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	9.760	8,40%	395,04	6,44%	191,87	6,53%
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	9.685	8,33%	469,38	7,66%	212,52	7,24%
ΕΜΠΟΡΙΟ	15.783	13,58%	769,66	12,56%	442,56	15,07%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	5.906	5,08%	231,74	3,78%	108,33	3,69%
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	18.255	15,70%	1.071,65	17,48%	456,81	15,55%
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	8.308	7,15%	294,55	4,81%	111,78	3,81%

ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	11.540	9,93%	661,91	10,80%	282	9,59%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	4.043	3,48%	354,67	5,79%	174	5,92%
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	8.653	7,44%	912,05	14,88%	478,56	16,29%
ΣΥΝΟΛΟ	116.251	100,00%	6.130	100,00%	2.937	100,00%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια.

Τα διαγράμματα 11 και 12 που ακολουθούν απεικονίζουν την κλαδική σύνθεση της ΑΠΑ. Παρατηρούμε ότι, τόσο σε επίπεδο περιφέρειας όσο και νομού οι κλάδοι με την μεγαλύτερη ΑΠΑ είναι ίδιοι και είναι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το εμπόριο, η γεωργία και οι μεταφορές.

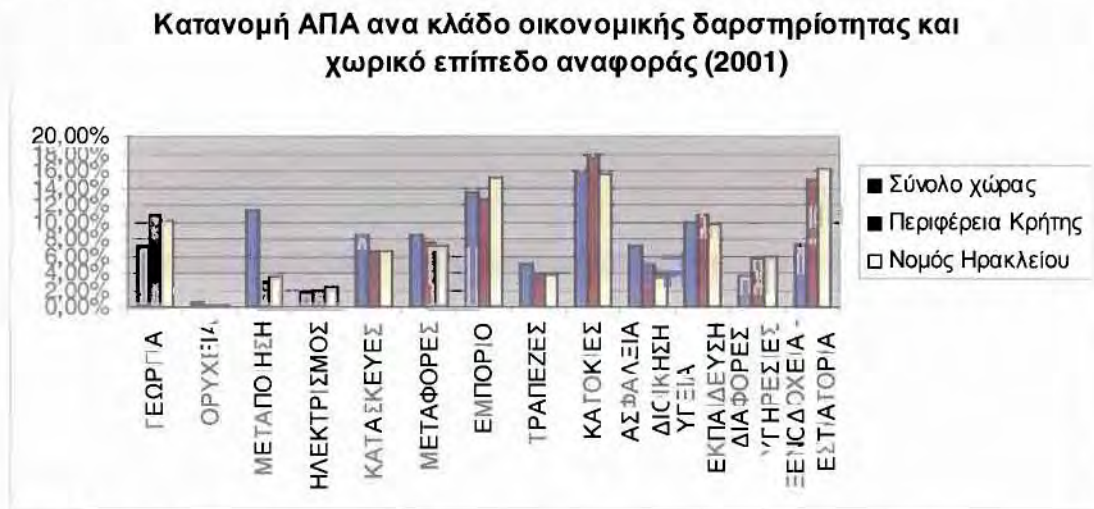
Στον ακόλουθο πίνακα 16, φαίνεται η σύνθεση της ΑΠΑ ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας βάση αυτού και του πίνακά 15, μπορούν να γίνουν συγκρίσεις ως προς την μεταβολή της ΑΠΑ.

Πίνακας 16 Κλαδική διάρθρωση ΑΠΑ 1996

ΚΛΑΔΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ	ΤΙΜΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ
ΓΕΩΡΓΙΑ	7.313	9,06%	833,36	19,08%	434,38	19,99%
ΟΡΥΧΕΙΑ	533	0,66%	5,43	0,12%	1,93	0,09%
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	10.537	13,06%	214,14	4,90%	118,51	5,45%
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ	1.725	2,14%	91,74	2,10%	56,70	2,61%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	5.218	6,47%	162,14	3,71%	82,77	3,81%
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4.984	6,18%	230,53	5,28%	109,58	5,04%
ΕΜΠΟΡΙΟ	11.661	14,45%	540,84	12,38%	298,03	13,71%
ΤΡΑΠΕΖΕΣ	3.691	4,57%	137,10	3,14%	70,02	3,22%
ΚΑΤΟΚΙΕΣ	13.991	17,34%	810,85	18,56%	349,96	16,10%
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	5.428	6,73%	170,02	3,89%	77,53	3,57%
ΥΓΕΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	7.606	9,43%	378	8,64%	185	8,52%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	2.353	2,92%	225	5,15%	110	5,05%
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	5.632	6,98%	569,33	13,03%	279,03	12,84%
ΣΥΝΟΛΟ	80.672	100,00%	4.368	100,00%	2.173	100,00%

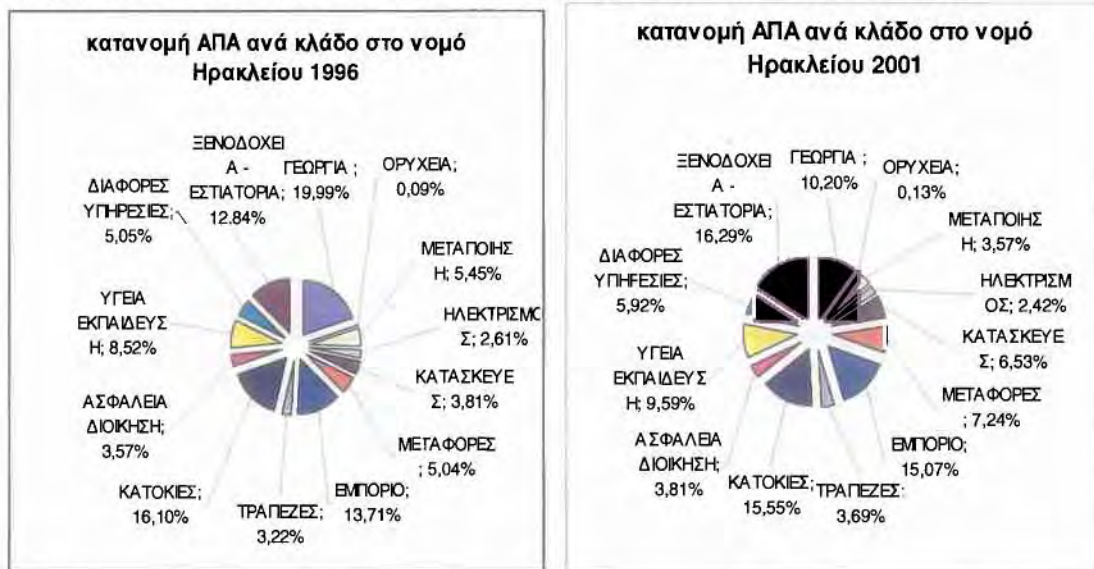
Πηγή: ΕΣΥΕ, 1996, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 11 Κλαδική σύνθεση ΑΠΑ ανά χωρικό επίπεδο αναφοράς για το 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 12 Κατανομή ΑΠΑ ανά κλάδο στο νομό Ηρακλείου 1996 και 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 1996, 2001, επεξεργασία ίδια

Συγκρίνοντας τα στοιχεία των διαγραμμάτων 11 και 12, μπορούμε να δούμε ότι η σύνθεση της ΑΠΑ έχει μεταβληθεί κατά πολύ από το 1996 έως το 2001. Παρατηρούμε ότι από τους πέντε κλάδους που φαίνεται να συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά ΑΠΑ το 2001 οι κατοικίες και η γεωργία έχουν πρωτική τάση ενώ από την άλλη τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια το εμπόριο και οι μεταφορές έχουν ανοδική τάση. Βλέπουμε και άδω ότι οι κλάδοι του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα τείνουν να συρρικνώνουν τα ποσοστά τους υπέρ των κλάδων του τριτογενούς.

3.3.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ – ΑΝΕΡΓΙΑ

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνει το σύνολο των οικονομικώς ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού για το σύνολο της χώρας την περιφέρεια Κρήτης, τον νομό Ηρακλείου και την περιοχή άμεσης επιρροής.

Πίνακας 17 Οικονομικώς ενεργός και μη πληθυσμός 2001

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	2001				
	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ				ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΜΗ ΕΝΕΡΓΟΙ
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΠΑΣΧΟ- ΛΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ		
ΣΥΝΟΛΟ			ΑΠΟ ΑΥΤΟΥΣ "ΝΕΟΙ"		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	4621848	4108083	513765	247155	5265889
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	261665	233685	27980	11316	272512
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	129001	115162	13839	5785	130748
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	8.929	8.124	805	383	9.537

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001 επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε τα ποσοστά των απασχολούμενων αλλά και των ανέργων για την περιφέρεια το νομό και την περιοχή άμεσης επιρροής. Τα ποσοστά αυτά διαμορφώνονται ως προς το ειδικό σύνολο του κάθε υπό-πληθυσμού. Έτσι η συμμετοχή για τους άνδρες ορίζεται ως το ποσοστό των ανδρών που εργάζονται προς το συνολικό αριθμό των οικονομικά ενεργών ανδρών, η συμμετοχή για τις γυναίκες το ίδιο και ούτω καθ' εξής. Με βάση αυτόν τον πίνακα, παρατηρούμε ότι τα ποσοστά συμμετοχής είναι ιδιαίτερα υψηλά και για τα δυο φύλα και στα 4 χωρικά επίπεδα για το 2001. Σε όλα τα επίπεδα παρατηρούμε ότι τα επίπεδα απασχόλησης των ανδρών είναι ελαφρώς μεγαλύτερα από τα επίπεδα απασχόλησης των γυναικών και τα αντίστοιχα ποσοστά ανεργίας ελαφρώς υψηλότερα για τις γυναίκες. Η μοναδική ουσιαστική διαφοροποίηση που παρατηρείται είναι στο χωρικό επίπεδο της περιοχής άμεσης επιρροής καθώς εκεί τα ποσοστά απασχόλησης των γυναικών είναι υψηλότερα και φτάνουν τα επίπεδα του συνόλου και των ανδρών, ενώ αντίστοιχα τα ποσοστά ανεργίας είναι χαμηλότερα για τις γυναίκες.

Πίνακας 18 Ποσοστά συμμετοχής και ανεργίας ανά φύλο επί του συνόλου των ειδικών πληθυσμών

	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ %			ΑΝΕΡΓΙΑ %		
	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	90,25%	86,62%	88,88%	9,75%	13,38%	11,12%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	91,02%	86,51%	89,31%	8,98%	13,49%	10,69%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	90,75%	86,91%	89,27%	9,25%	13,09%	10,73%
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	91,28%	90,48%	90,98%	8,72%	9,52%	9,02%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 13 Συμμετοχή και ανεργία για το 2001

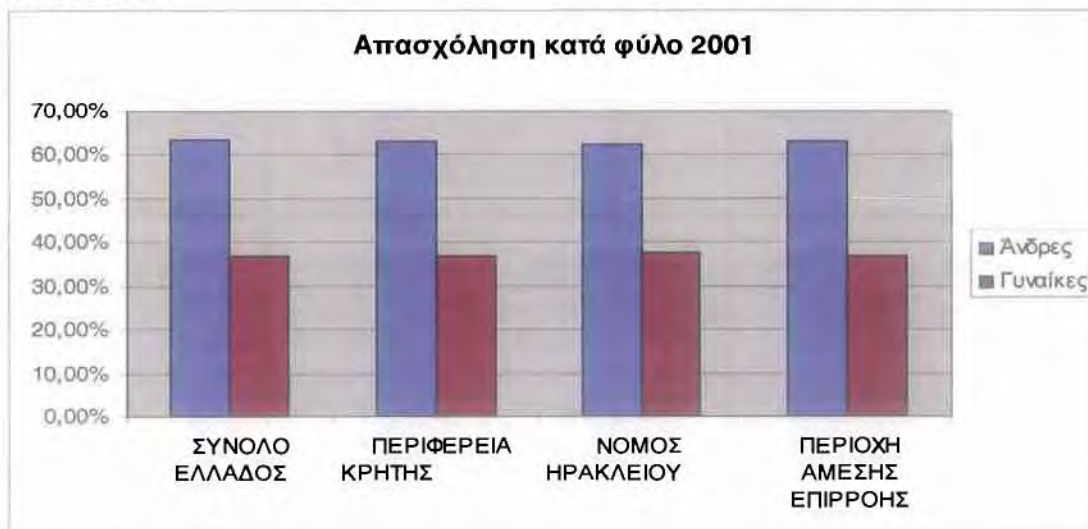
Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα 19 και στα επόμενα δυο διαγράμματα, βλέπουμε τα ποσοστά απασχόλησης και ανεργίας επί του συνόλου των οικονομικώς ενεργών ανά φύλο και χωρικό επίπεδο. Παρατηρούμε ότι στο σύνολο των απασχολούμενων οι άνδρες καταλαμβάνουν μεγαλύτερα ποσοστά σε όλα τα χωρικά επίπεδα. Όσον αφορά το σύνολο των ανέργων οι άνδρες καταλαμβάνουν μεγαλύτερο ποσοστό έναντι των γυναικών (από 45,34 – 46,98% στο σύνολο των ανέργων) με κορύφωση στο χωρικό επίπεδο της περιοχής άμεσης επιρροής όπου το ποσοστό των ανέργων ανδρών είναι το διπλάσιο από αυτό των ανέργων γυναικών (60,87% στο σύνολο των ανέργων).

**Πίνακας 19 Ποσοστά συμμετοχής και ανεργίας επί του συνόλου των οικονομικώς ενεργών
ανά φύλο 2001**

	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ %		ΑΝΕΡΓΙΑ %	
	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	63,29%	36,71%	54,66%	45,34%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	63,17%	36,83%	52,05%	47,95%
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	62,51%	37,49%	53,02%	46,98%
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	63,15%	36,85%	60,87%	39,13%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

**Διάγραμμα 14 Απασχόληση κατά φύλο στο σύνολο των απασχολούμενων ανά χωρικό
επίπεδο 2001**

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία: ίδια

Διάγραμμα 15 Ανεργία κατά φύλο στο σύνολο των ανέργων ανά χωρικό επίπεδο 2001

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

3.3.3 ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε την τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης για το σύνολο της χώρας την περιφέρεια Κρήτης τον νομό Ηρακλείου και τη περιοχή άμεσης επιρροής για το 2001.

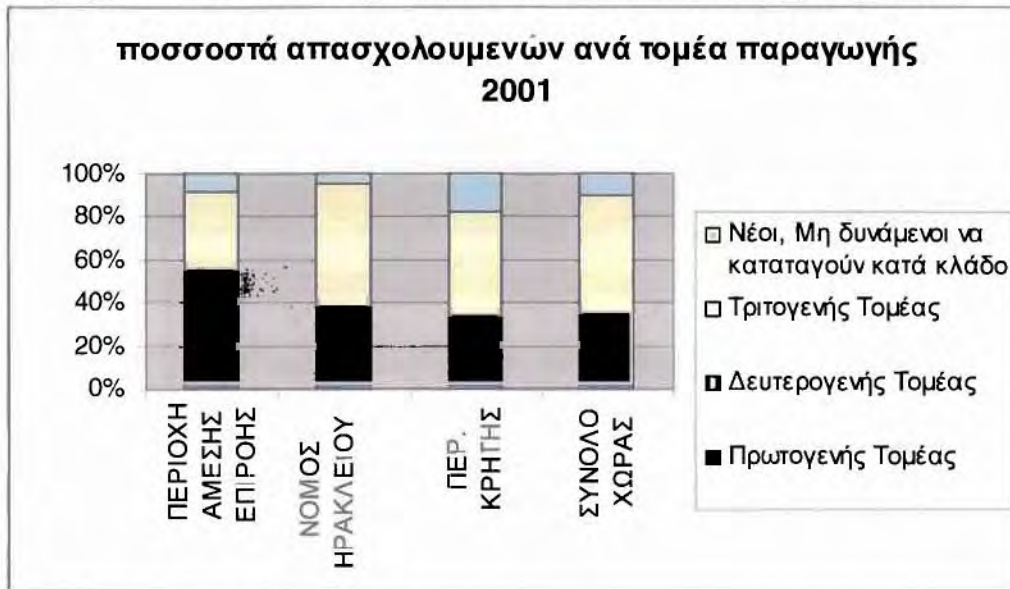
Πίνακας 20 Τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης 2001

ΟΝΟΜΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ, ΝΟΜΟΥ, ΔΗΜΟΥ & ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ								
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ							
		ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ		ΝΕΟΙ, ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ	
		ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%	ΑΤΟΜΑ	%
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΟΗΣ	8929	3.858	43,21	1.026	11,49	3.280	36,73	765	8,57
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	115228	26124	22,67	18340	15,92	65295	56,67	5469	4,75
ΠΕΡ. ΚΡΗΤΗΣ	231333	54378	23,51	37005	16,00	128542	55,57	11408	20,98
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.622.822	633.179	13,7	946.892	20,48	2.552.073	55,21	490.678	10,61

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Στο διάγραμμα 19 που ακολουθεί βλέπουμε τα ποσοστά των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής και χωρικό επίπεδο. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η περιοχή άμεσης επιρροής έχει το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα εν αντιθέσει με τα άλλα χωρικά επίπεδα αναφοράς τα οποία έχουν τριτογενοποιημένη απασχόληση. Παρατηρούμε επίσης ότι ο νομός Ηρακλείου έχει την πιο τριτογενοποιημένη κατανομή της απασχόλησης.

Διάγραμμα 16 Ποσοστά απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής και χωρικό επίπεδο 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

3.3.4 ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε την απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας σε απόλυτους αριθμούς και σε ποσοστά για την περιφέρεια Κρήτης, το νομό Ηρακλείου και την περιοχή άμεσης επιρροής για το 2001. Με βάση αυτόν τον πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν παρατηρούμε ποιοι κλάδοι συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων και στα τρία χωρικά επίπεδα.

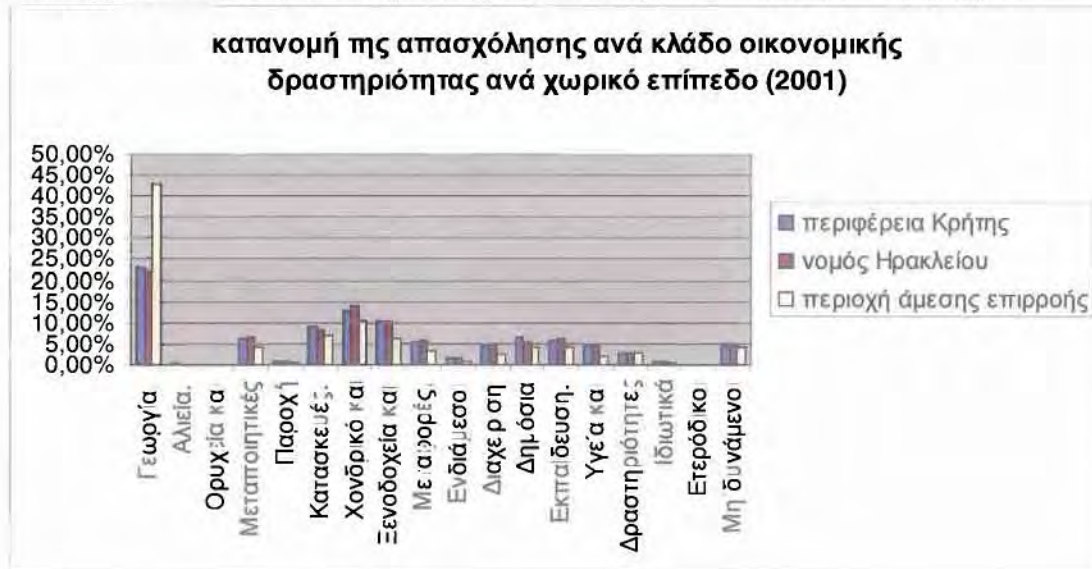
**Πίνακας 21 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας κατά φύλο στην
περιφέρεια Κρήτης, το νομό Ηρακλείου και την περιοχή άμεσης επιρροής (2001)**

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΘΗΡΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ	53516	23,13%	25924	22,50%	3.841	43,02%
ΑΛΙΕΙΑ	654	0,28%	137	0,12%	14	0,16%
ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ	208	0,09%	63	0,05%	3	0,03%
ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ	14051	6,07%	7748	6,72%	370	4,14%
ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ	1749	0,76%	834	0,72%	42	0,47%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	21205	9,17%	9758	8,47%	614	6,88%
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	29554	12,78%	16127	14,00%	914	10,24%
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	24259	10,49%	11875	10,31%	545	6,10%
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	12143	5,25%	6691	5,81%	301	3,37%
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	3775	1,63%	1925	1,67%	82	0,92%
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	10382	4,49%	5677	4,93%	228	2,55%
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ	15664	6,77%	6179	5,36%	361	4,04%
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	13816	5,97%	7135	6,19%	370	4,14%
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	10340	4,47%	5398	4,68%	186	2,08%
ΝΕΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ	0	0,00%	0	0,00%	383	4,29%
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ Η ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	6484	2,80%	3440	2,99%	244	2,73%
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	2088	0,90%	847	0,74%	49	0,55%
ΕΤΕΡΟΔΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ	37	0,02%	1	0,00%	0	0,00%
ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ	11408	4,93%	5469	4,75%	382	4,28%
ΣΥΝΟΛΟ	231333	100,00%	115228	100,00%	8929	100,00%

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Με βάση το διάγραμμα 15 που ακολουθεί παρατηρούμε ότι οι κλάδοι που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων τόσο στην Περιφέρεια Κρήτης όσο στον νομό Ηρακλείου αλλά και στην περιοχή άμεσης επιρροής είναι ίδιοι και είναι η γεωργία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι κατασκευές και η μεταποίηση.

Διάγραμμα 17 Κατανομή απασχόλησης ανά κλάδο για την περιφέρεια Κρήτης 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Αυτό που αξίζει να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο, είναι ότι στο πλέον υποκείμενο χωρικό επίπεδο της περιοχής άμεσης επιρροής οι τιμές αυτών των κλάδων είναι περισσότερο ακραίες. Ο κλάδος της γεωργίας πλειοψηφεί σε απασχολούμενους με μεγάλη διαφορά, ενώ οι υπόλοιποι τέσσερις κλάδοι έχουν χαμηλότερα ποσοστά συμμετοχής σε σχέση με την περιφέρεια και τον νομό.

3.3.5 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

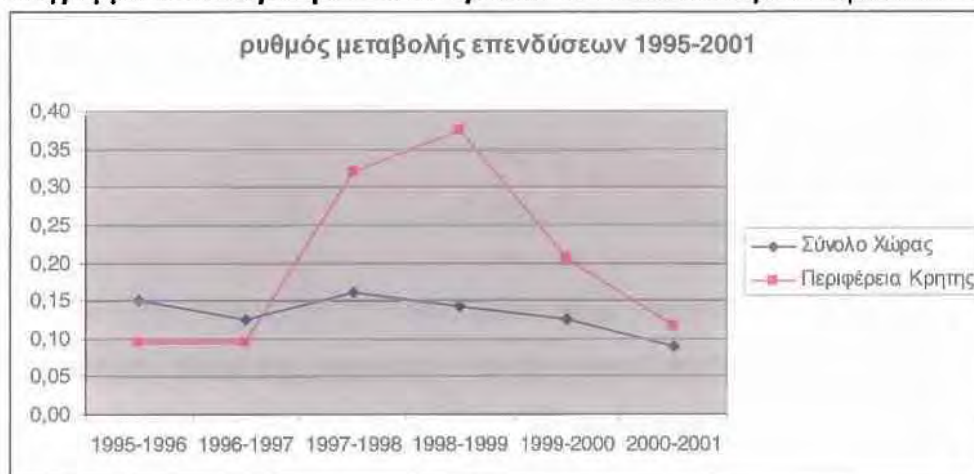
Στον παρακάτω πίνακα, φαίνονται οι συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου για το σύνολο της χώρας και τη περιφέρεια Κρήτης από το 1995 έως το 2001 σε τρέχουσες τιμές σε εκατομμύρια ευρώ καθώς επίσης και οι ρυθμοί μεταβολής αυτών.

Πίνακας 22 Συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου 1995-2009 για το σύνολο της χώρας και την Π. Κρήτης

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ					
ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ			ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ		
ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ
1995	784	14.867	1995-1996	0,10	0,15
1996	859	17.104	1996-1997	0,09	0,13
1997	940	19.248	1997-1998	0,32	0,16
1998	1.241	22.348	1998-1999	0,37	0,14
1999	1.706	25.530	1999-2000	0,21	0,12
2000	2.057	28.716	2000-2001	0,12	0,09
2001	2.296	31.285	1995-2001	1,93	1,10

Πηγή ΕΣΥΕ, 1995-2001, επεξεργασία ίδια

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα, διαχρονικά οι συνολικές επενδύσεις στην περιφέρεια Κρήτης μετά το 1997 αρχίζουν να έχουν μεγαλύτερο ρυθμό μεταβολής από ότι αυτές στην Ελλάδα. Ενώ ο ρυθμός μεταβολής των επενδύσεων από το 1995-2001 είναι σαφώς μεγαλύτερος στο νησί σχέση με αυτόν της χώρας (1,93 έναντι 1,10). Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο, στις μεγάλες αναπτυξιακές ροές του νησιού κατά αυτά τα έτη.

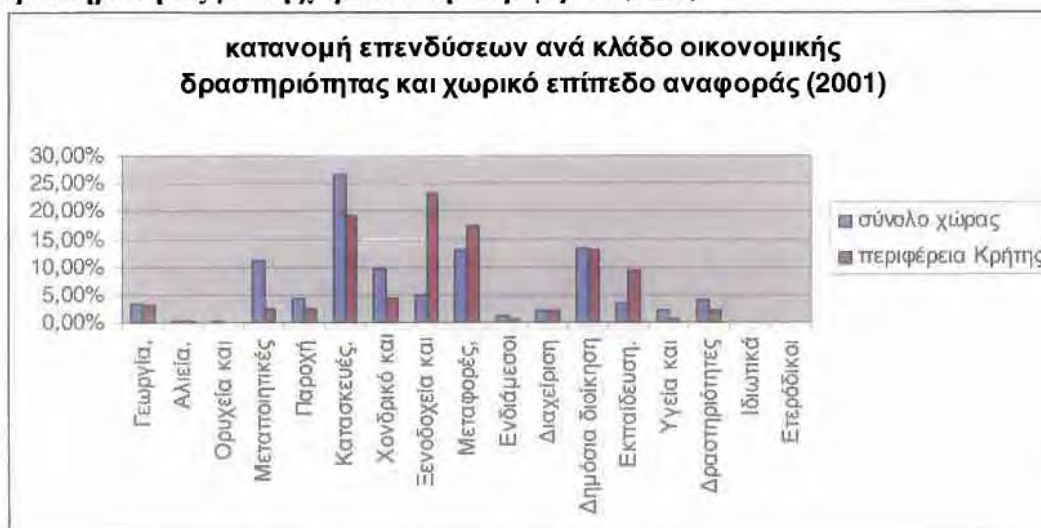
Διάγραμμα 18 Μεταβολή των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου 1995-2001

Πηγή ΕΣΥΕ, 1995-2001, επεξεργασία ίδια

Στο ακόλουθο διάγραμμα, μπορούμε να δούμε την κατανομή των επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το έτος 2001, τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στην περιφέρεια Κρήτης. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι στο σύνολο της Ελλάδας οι κλάδοι που απορροφούν τις περισσότερες επενδύσεις είναι η μεταποίηση, οι κατασκευές, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, οι μεταφορές και η δημόσια διοίκηση.

Όσον αφορά την περιφέρεια Κρήτης οι κλάδοι που απορροφούν τις περισσότερες επενδύσεις είναι οι κατασκευές, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι μεταφορές, η δημόσια διοίκηση και η εκπαίδευση.

Διάγραμμα 19 Κατανομή επενδύσεων παγίου κεφαλαίου ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για τη χώρα και την περιφέρεια (2001)



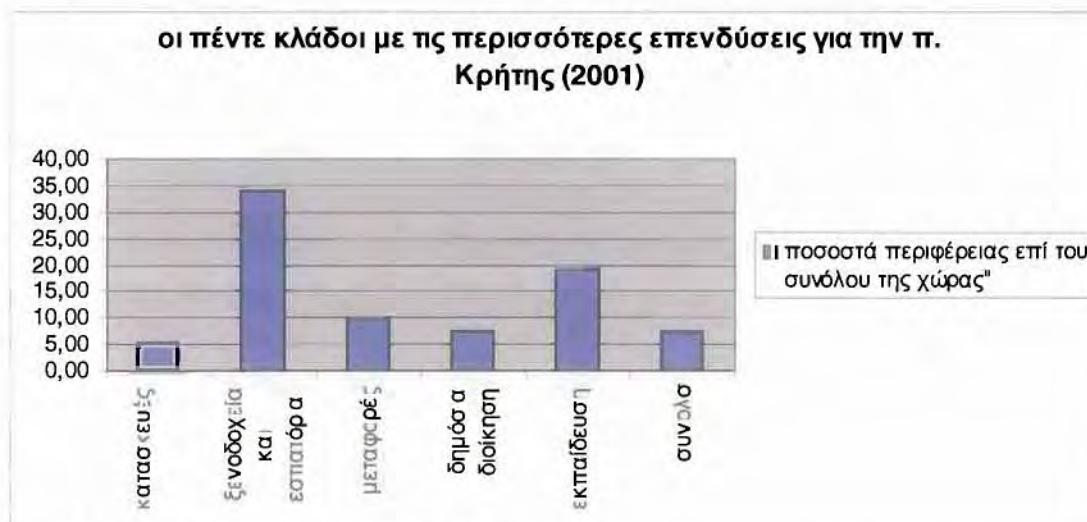
Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Στον ακόλουθο πίνακα, φαίνονται τα ποσοστά των επενδύσεων στην περιφέρεια Κρήτης επί του συνόλου της χώρας για τους 5 κλάδους που συγκεντρώνουν τις περισσότερες επενδύσεις στην περιφέρεια. Βλέπουμε λοιπόν ότι ο κλάδος των ξενοδοχείων – εστιατορίων στην περιφέρεια απορροφά το 33,9% των επενδύσεων του κλάδου στο σύνολο της χώρας. Εδώ είναι εμφανής ο προσανατολισμός των επενδύσεων προς την ανάπτυξη του τουρισμού στο νησί. Επίσης μεγάλο ποσοστό επενδύσεων συγκεντρώνει ο κλάδος της εκπαίδευσης 19,23% επί του συνόλου των επενδύσεων στη χώρα για τον κλάδο. Βλέπουμε γενικότερα ότι πέραν των κατασκευών και των ξενοδοχείων και εστιατορίων, μεγάλο ποσοστό επενδύσεων απορροφούν κλάδοι που αφορούν την ανάπτυξη του λεγόμενου “κοινωνικού κεφαλαίου” στην περιφέρεια Κρήτης.

Πίνακας 23 Οι πέντε κλάδοι με τις περισσότερες επενδύσεις για την περιφέρεια Κρήτης (2001)

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	2001		
	ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ
	ΤΙΜΕΣ	ΤΙΜΕΣ	
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	8.284	441,04	5,32
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	1.570	532,31	33,90
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4.100	395,40	9,64
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	4.122	299,70	7,27
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1.107	212,90	19,23
ΣΥΝΟΛΟ	31.285	2.296	7,34

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

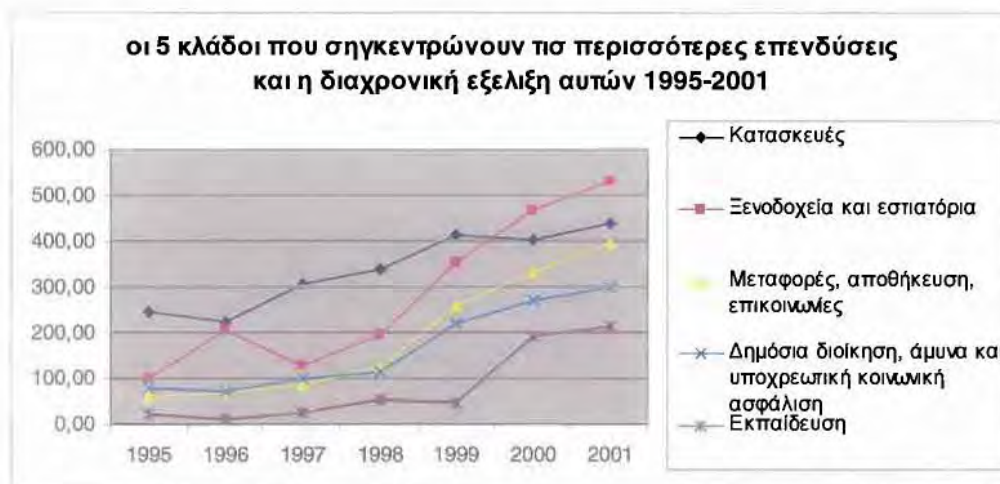
Διάγραμμα 20 Οι πέντε κλάδοι με τις περισσότερες επενδύσεις για την π. Κρήτης και τα ποσοστά τους επί του συνόλου της χώρας (2001)

Πηγή ΕΣΥΕ, 2001, επεξεργασία ίδια

Παρατηρώντας τα στοιχεία του πίνακα 23, όπως αυτά απεικονίζονται και στο διάγραμμα 20, βλέπουμε ότι και οι πέντε κλάδοι με τις περισσότερες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου για την Κρήτη, καλύπτουν ένα μεγάλο μερίδιο των εθνικών συνολικών επενδύσεων. Στην περιφέρεια Κρήτης, ο κλάδος των ξενοδοχείων συγκεντρώνει το 33,90% των επενδύσεων στον κλάδο αυτό επί του συνόλου της χώρας. Επίσης ο κλάδος της εκπαίδευσης συγκεντρώνει το 19,23% των επενδύσεων στον κλάδο επί του συνόλου της χώρας αλλά και οι άλλοι τρεις κλάδοι συγκεντρώνουν μεγάλα ποσοστά.

Παρατηρούμε ότι προκύπτει μια δυσαναλογία του μοιράσματος της λεγόμενης “εθνικής πίτας”. Έως έναν βαθμό τα υψηλά αυτά ποσοστά των επενδύσεων μπορούν να εξηγηθούν για τον μεν κλάδο του τουρισμού στην μεγάλη αναπτυξιακή ροπή για την περιφέρεια Κρήτης. Από την άλλη ο κλάδος της εκπαίδευσης απορροφά μεγάλο ποσοστό των επενδύσεων στην περιφέρεια καθώς γίνεται προσπάθεια αύξησης του μορφωτικού επιπέδου το οποίο όπως έχει φανεί και στην ανάλυση των πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιφέρειας είναι χαμηλό σε σχέση με τον εθνικό μέσο όρο.

Διάγραμμα 21 Διαχρονική εξέλιξη των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου για του πέντε κλάδους στην π. Κρήτης (1995-2001)



Πηγή ΕΣΥΕ, 1995-2001, επεξεργασία ίδια

Παρατηρώντας το διάγραμμα 21, θα δούμε ότι και οι πέντε κλάδοι έχουν ανοδική επενδυτική πορεία. Ωστόσο, παρατηρούμε για το κλάδο των ξενοδοχείων και εστιατορίων ότι παρουσιάζει διακυμάνσεις καθώς κατά τα έτη 1996-1997 παρουσιάζει κάθοδο. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι κατά το έτος 1995 με φθίνουσα σειρά ως προς την επενδυτική τους δραστηριότητα αναφέρονται οι κλάδοι: κατασκευές, ξενοδοχεία, δημόσια διοίκηση, μεταφορές και τέλος η εκπαίδευση ενώ το 2001 η κατάσταση είναι περισσότερο διαφοροποιημένη και η κατάταξη αλλάζει ως εξής: ξενοδοχεία, κατασκευές, μεταφορές, δημόσια διοίκηση και τέλος εκπαίδευση.

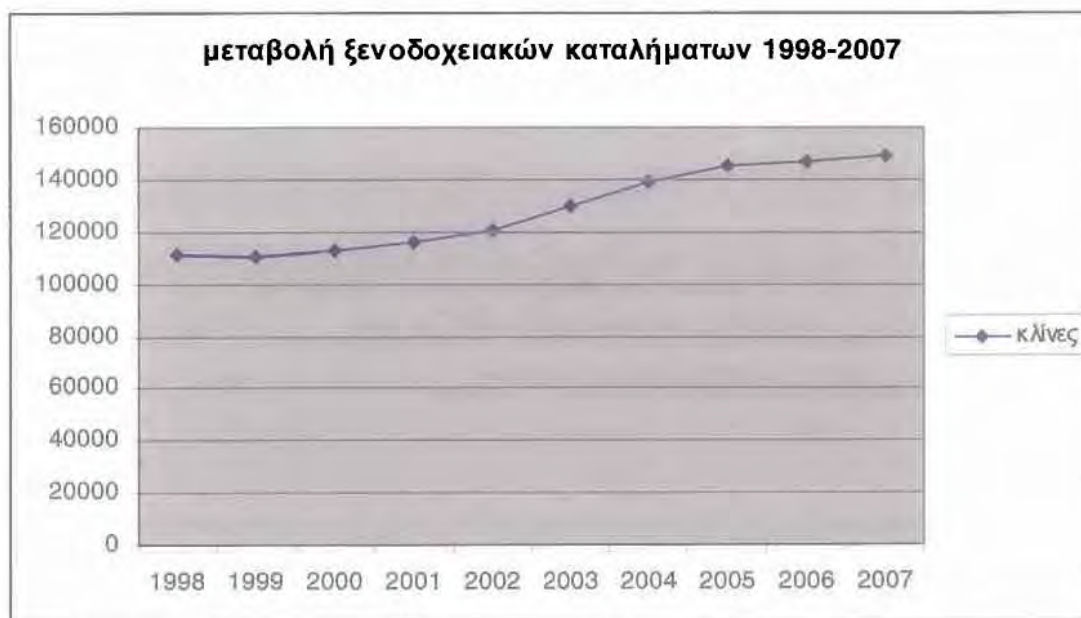
3.3.6 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για να προσδιορίσουμε με τον πλέον σωστό τρόπο τα χαρακτηριστικά της περιοχής ενδιαφέροντος, από πλευράς τουριστικών υποδομών, καλό θα ήταν να αναλύσουμε τα παρακάτω στοιχεία, τα οποία θα μας βοηθήσουν να διαπιστώσουμε τις αναπτυξιακές προοπτικές αυτού στην ευρύτερη περιοχή.

Η ανάπτυξη του τουρισμού της Κρήτης ακολουθεί σε γενικές γραμμές τις τάσεις ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού, ο οποίος ξεκινάει τη δεκαετία του 30, σαν οργανωμένος περιηγητικός τουρισμός, με αποκλειστικό σκοπό την επίσκεψη των σημαντικών αρχαιολογικών χώρων.

Από τον περιορισμένο και επιλεκτικό περιηγητικό ή μορφωτικό-εκπαιδευτικό τουρισμό, όπως αυτός ονομάζεται σήμερα, ο τουρισμός της Κρήτης μετεξελίχθηκε όπως ο ελληνικός τουρισμός, αλλά και ο μεσογειακός τουρισμός, σε μαζικό και προσανατολισμένο, κυρίως, για τις θερινές διακοπές των Βορειοευρωπαίων.

Διάγραμμα 22 Μεταβολή τουριστικής προσφοράς για την περιφέρεια Κρήτης



Πηγή ΕΟΤ, 2007, επεξεργασία ίδια

Με βάση το διάγραμμα παρατηρούμε, ότι η τα ξενοδοχειακά καταλύματα στη περιφέρεια Κρήτης παρουσιάζουν μια θετική μεταβολή. Από τον ακόλουθο πίνακα βλέπουμε την κατανομή των κύριων τουριστικών καταλυμάτων για την περιφέρεια τον νομό και την περιοχή άμεσης επιρροής. Παρατηρούμε ότι στην περιοχή άμεσης επιρροής 118 επιχειρήσεις αριθμός καθόλου αμελητέος σε σχέση με τον αριθμό των επιχειρήσεων σε επίπεδο νομού. βεβαία παρατηρείται μια διαφορά στην δυναμικότητα των επιχειρήσεων ανά επίπεδο σε σχέση με τον αριθμό κλινών αυτών, καθώς στο επίπεδο της περιοχής άμεσης επιρροής τα τουριστικά καταλύματα αποτελούν μικρότερου μεγέθους και πολλές φορές οικογενειακές τουριστικές μονάδες.

Πίνακας 24 Κύρια τουριστικά καταλύματα 2007

	ΠΛΗΘΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΛΙΝΩΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	1558	148875
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	524	62880
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ	118	1714

Πηγή: ΕΟΤ, 2007, επεξεργασία ίδια

Το σύνολο των τουριστικών επιχειρήσεων που απαρτίζεται τόσο από τα κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα όσο και από τα μη κύρια, τα τουριστικά γραφεία, τις επιχειρήσεις εκμίσθωσης ΙΧ επιβατικά και ΜΟΤΟ, και τα τουριστικά καταστήματα, ανέρχεται σε 6399 Επιχειρήσεις για την περιφέρεια Κρήτης και 2235 επιχειρήσεις για τον νομό Ηρακλείου.

Πίνακας 25 Τουριστικές επιχειρήσεις Κρήτης

	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Π. ΚΡΗΤΗΣ
ΚΥΡΙΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ	524	1558
ΜΗ ΚΥΡΙΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ	1012	3337
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ	328	650
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΚΜΙΣΘΩΣΗΣ ΙΧ ΕΠΙΒ.	275	566
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΚΜΙΣΘΩΣΗΣ ΜΟΤΟ	68	134
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ	28	154
ΣΥΝΟΛΟ	2235	6399

Πηγή: ΕΟΤ, 2007, επεξεργασία ίδια

Σε γενικές γραμμές, μπορούμε να πούμε ότι υπάρχουν 4 τύποι τουριστικών επιχειρήσεων:

- Οι πολυεθνικές,
- Οι μεγάλες εθνικές τουριστικές επιχειρήσεις,
- Οι μικρές επιχειρήσεις και
- Μικρές οικογενειακού επιπέδου επιχειρήσεις.

Στην περιοχή συναντάμε περισσότερες εγκαταστάσεις της β και γ και δ κατηγορίας. Επίσης, με βάση τα στοιχεία που έχουν προκύψει από την λεπτομερή ανάλυση που έχει προηγηθεί για την απασχόληση, την ΑΠΑ και τις επενδύσεις, βλέπουμε ότι για την περιοχή μελέτης και στα τρία χωρικά επίπεδα αναφοράς ο τουρισμός παίζει μεγάλο αναπτυξιακό ρόλο καθώς συγκεντρώνει ΑΠΑ 16,29% για το νομό και 14,88% για την περιφέρεια και τείνει να έχει ανοδική τάση, ενώ η απασχόληση στο τουρισμό είναι 10,49% για την περιφέρεια, 10,31% για τον νομό και 6,10% για την περιοχή άμεσης επιρροής. Τέλος οι επενδύσεις στον κλάδο του τουρισμού βρίσκονται στη νο1 θέση της κατάταξης σε σχέση με τους άλλους κλάδους όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 26 Συνολικός πίνακας τουρισμού για την περιοχή μελέτης

	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΡΙΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ 2006	1558	524	118
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΡΙΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΛΙΝΩΝ 2006	148875	62880	1714
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 2006	6399	2235	
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2001	10,49% ΝΟ3 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*	10,31% ΝΟ3 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*	6,1% ΝΟ4 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*
ΑΠΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2001	14,88% ΝΟ2 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*	16,29% ΝΟ1 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*	
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2001	23,18% ΝΟ1 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ*		

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001 κ 2006 και ΕΟΤ 2006, επεξεργασία ίδια

*Η κατάταξη αφορά τους κλάδους 18 κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας με βάση τη κατηγοριοποίηση της ΕΣΥΕ.

Έτσι, ο τουρισμός στην Περιφέρεια αποτελεί κυρίαρχη και ανερχόμενη δραστηριότητα και έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- παραδοσιακός τουρισμός και αγροτουρισμός, σε ορεινές και ημιορεινές περιοχές του νησιού που είναι συνδεδεμένος με την κρητική παράδοση και τον κρητικό τρόπο ζωής.
- αρχαιολογικός τουρισμός, συνδεδεμένος με τα αρχαιολογικά μνημεία του.
- παραθεριστικός εγχώριος τουρισμός, συνδεδεμένος με την μετακίνηση των κατοίκων της κατά τους θερινούς κυρίως μήνες.
- και παραθεριστικός εξωτερικός τουρισμός συνδεδεμένος με την επίσκεψη των βορειοευρωπαίων για διακοπές αναψυχής.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω στοιχεία, σε συνδυασμό με τη μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (Οκτώβριος 2003, ΕΟΤ) καταλήγουμε στο ότι η θετική εικόνα του Κρητικού τουριστικού προϊόντος σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του

τις τελευταίες δεκαετίες μπορεί να προσφέρει περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης στη περιοχή καθώς μπορεί να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και να συμβάλλει και στην αύξηση του εισοδήματος της κάθε τουριστικής περιοχής. Επίσης μπορεί να δημιουργήσει διασυνδέσεις με τους λοιπούς κλάδους της οικονομίας, διότι είναι άμεσα συνδεδεμένος με αυτούς και εν συνεχεία να συμβάλλει στην κατασκευή νέων υποδομών λόγω της πίεσης που ασκεί για ολοένα πιο σύγχρονες και αποδοτικές υποδομές με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών. Ενώ από την άλλη, μπορεί επίσης, να συμβάλλει στην αναστήλωση των ιστορικών μνημείων και στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και του περιβάλλοντος, διότι κατά ένα μεγάλο μέρος το τουριστικό προϊόν βασίζεται σε αυτά τα πολιτιστικά στοιχεία, με στόχο να αναδείξει κάτι το μοναδικό, ένα προϊόν το οποίο ο τουρίστας θα το βρει μόνο στην Ελλάδα και πουθενά αλλού. Οι θετικές όμως αυτές συμβολές του τουρισμού στην ανάπτυξη της περιοχής, μπορούν να υλοποιηθούν μονάχα κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις όπως είναι ο σωστός σχεδιασμός και η τήρηση των περιορισμών, ο σεβασμός τις κοινωνικές και ισορροπίες της περιοχής και η γενικότερή αναδιοργάνωση του τουριστικού προϊόντος.

3.3.7 ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στην περιοχή μελέτης οι βασικές καλλιέργειες αφορούν, εντατικές θερμοσκοπικές καλλιέργειες και υπαίθριες καλλιέργειες κηπευτικών, αμπελουργικές καλλιέργειες και δενδρώδεις καλλιέργειες ελιάς και εσπεριδοειδών.

Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό που αφορά την αγροτική παραγωγή είναι η μικροιδιοκτησία. Παρατηρούνται λοιπόν διάσπαρτες και μικρού μεγέθους καλλιέργειες που ανήκουν σε πολλούς διαφορετικούς ιδιοκτήτες. Η αγροτική παραγωγή λοιπόν χαρακτηρίζεται ως εντάσεως εργασίας και όχι κεφαλαίου καθώς η ΑΠΑ του κλάδου κατανέμεται στο μεγάλο ποσοστό απασχολούμενων στον κλάδο της γεωργίας δίνοντας μικρά μερίδια σε αυτούς.

Πίνακας 27 Καταγραφή εκτάσεων –χρήσης γης αγροτικού χώρου

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΗΜΩΝ / ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΤΑΣΕΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΔΑΣΗ ΗΜΙ- ΦΥΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ	ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΕΡΑ	ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
ΚΡΗΤΗ	70	8.313,00	5.947,40	2.250,80	2,8	112
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	26	2.640,70	2.254,40	337,00	0,7	48,6

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2000, επεξεργασία ίδια

Πίνακας 28 Συνολικός πίνακας κλάδου γεωργίας για την περιοχή μελέτης

ΓΕΩΡΓΙΑ			
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ
ΑΠΑ ΓΕΩΡΓΙΑΣ 2001	10,79% ΝΟ5 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	10,2% ΝΟ4 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΓΕΩΡΓΙΑΣ 2001	23,13% ΝΟ1 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	22,5% ΝΟ1 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	43,02% ΝΟ1 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΣ 2001	2,95% ΝΟ7 ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ		

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2001 κ 2006, επεξεργασία ίδια

*Η κατάταξη αφορά τους κλάδους 18 κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας με βάση τη κατηγοριοποίηση της ΕΣΥΕ.

Παρατηρώντας τα συγκεντρωμένα αποτελέσματα του ανωτέρω πίνακα, μπορούμε να πούμε ότι ο κλάδος της γεωργίας είναι ένας παραδοσιακός κλάδος της περιοχής μελέτης και τείνει να συγκεντρώνει μεγάλα ποσοστά απασχόλησης ιδιαίτερα στο επίπεδο της Περιοχής Άμεσης Επιρροής. Από την άλλη θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο κλάδος αυτός έχει αφεθεί στην τύχη του χωρίς κανένα ιδιαίτερο μέτρο παρέμβασης και συγχρονισμό προκαλώντας προβλήματα στην βιωσιμότητα και διατήρηση του στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης αγοράς και των ανταγωνιστικών όρων, όπως φαίνεται και από την κατανομή των επενδύσεων.

Έτσι, μεγαλύτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού όχι τόσο ποσοτικά αλλά ποιοτικά καθώς θα λέγαμε ότι ο αγροτικός τομέας είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τους εξής λόγους:

- Διατηρεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή λόγω της ηπιότητας και της αλληλεπίδρασης η οποία τον χαρακτηρίζει.
- Δημιουργεί ευκαιρίες απασχόλησης για τους νέους στον τόπο καταγωγής τους.
- Αποτελεί τη μόνη διέξοδο απασχόλησης στην πλειοψηφία των ορεινών και μειονεκτικών περιοχών.
- Συμβάλλει στον τομέα της περιφερειακής ανάπτυξης.

3.4 ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

3.4.1 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Η Περιφέρεια Κρήτης έχει να επιδείξει ένα ξεχωριστής ομορφιάς και οικολογικής αξίας φυσικό περιβάλλον το οποίο αποτελείται από αξιόλογους φυσικούς σχηματισμούς όπως φαράγγια, σπήλαια, οροπέδια και ορεινούς όγκους, πλούσια πανίδα και χλωρίδα, τοπία φυσικού κάλλους, κλπ, τα οποία προσελκύουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Σήμερα περισσότερα από 5.000 σπήλαια είναι καταγεγραμμένα, καθιστώντας το νησί ένα σπηλαιολογικό πάρκο ενώ μεγάλος είναι και ο αριθμός των φαραγγιών στο νησί και ακόμα πιο εντυπωσιακή η φυσική τους ομορφιά. (ΠΕΠ, 2007).

Η μεγάλη εναλλαγή του τοπίου και η ποικιλομορφία της Κρήτης είναι συνάρτηση του έντονου ανάγλυφου που διαθέτει. Στην ενδοχώρα κυριαρχούν επτά κύριοι ορεινοί όγκοι με πολλές κορυφές ποικίλου υψομέτρου, με πληθώρα από κοιλάδες, οροπέδια και φαράγγια αλλά και πολλές απότομες κλίσεις που καταλήγουν σε πανέμορφες παραλίες και επιβλητικούς όρμους. “Ευαίσθητα οικοσυστήματα” έχουν χαρακτηριστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ όλα τα νησιά που βρίσκονται γύρω από την Κρήτη, σε όλο το μήκος της και σε αποστάσεις που κυμαίνονται μεταξύ 100μ. και 45ν.μ. Πολλά από αυτά διαθέτουν εξαιρετικές παραλίες και ιδιαίτερο ανάγλυφο, άλλα δε σπάνια χλωρίδα και πανίδα,

στοιχεία που προσελκύουν το ενδιαφέρον πολλών επισκεπτών. Τα σημαντικότερα είναι: Γαύδος και Γαυδοπούλα, Γραμβούσα (Ημερη), Διονυσάδες, Ελαφονήσι, Ντία, Σπιναλόγκα, Χρυσή (Γαϊδουρονήσι), Θοδωρού, Μεγάλο & Μικρό Παξιμάδι (Ρέθυμνο), Κουφονήσι (Λασιθί) (ΠΕΠ, 2007).

Το φυσικό περιβάλλον της Κρήτης, χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος και αξίας, γεγονός που αποδεικνύεται από την ένταξη πολλών περιοχών στο ευρωπαϊκό δίκτυο «Φύση 2000», για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων, της άγριας πανίδας και χλωρίδας. Επίσης, υπάρχει χαρακτηρισμένος «Εθνικός Δρυμός Σαμαριάς» που βρίσκεται 45 χλμ. νότια της πόλης των Χανίων και ορίζεται από τα χωριά Ομαλός και Αγ. Ρούμελη. Είναι μια περιοχή με πλούσιους και υψηλής ποικιλότητας βιότοπους, με σπάνια και ενδημικά φυτικά και ζωικά είδη. Αντίστοιχα σημαντική είναι η ύπαρξη του «Φυσικού Πάρκου Ψηλορείτη», που αποτελεί μέλος του Δικτύου Ευρωπαϊκών Γεωπάρκων και εντάσσεται στη λίστα των Παγκόσμιων Γεωπάρκων της UNESCO (Global Geoparks). Εξίσου σημαντικός φυσικός πόρος και ιδιαίτερα δημοφιλής τουριστικός προορισμός είναι το φοινικόδασος του Βαΐ που βρίσκεται στο Δ.Δ. Παλαικάστρου του Νομού Λασιθίου και έχει χαρακτηριστεί ως αισθητικό δάσος. Πρόκειται για μια μικρή κοιλάδα με φυσική συστάδα του Φοίνικα *Phoenix theophrastis*, ένα από τα αυτοφυή είδη Φοινίκων της Ευρώπης. Αξίζει να αναφερθεί ότι το Βαΐ έχει χαρακτηριστεί επίσης ως Ειδικά Προστατευόμενη Μεσογειακή Περιοχή και ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας. Κύριο χαρακτηριστικό του φυσικού περιβάλλοντος είναι, με βάση τα παραπάνω, ο σημαντικός αριθμός αλλά και η μεγάλη έκταση οικολογικά ευαίσθητων περιοχών, που καλύπτουν σημαντικό μέρος της ενδοχώρας και των νοτίων ακτών, ενώ στις βόρειες ακτές έχουν πιο σημειακό χαρακτήρα (ΠΕΠ, 2007).

Με βάση το Περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την περιφέρεια Κρήτης, προτείνεται να οριοθετούνται οριστικά με την ισχύουσα νομοθεσία και να αναγνωριστούν ως σημαντικής προτεραιότητας οι “ζώνες υψηλής προστασίας” (αρχαιολογικοί χώροι, τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους και δίκτυο NATURA 2000), ενώ παραλλήλως θα αναλαμβάνονται οι χωρικές δράσεις για την προστασία και ανάδειξη του ενιαίου φυσικού και πολιτιστικού χώρου, από τις όποιες θα αναδεικνύεται η άρρηκτη σχέση της φυσικής και πολιτιστικής προσωπικότητας του καθέκαστα χώρου καθώς και το διαχρονικό ιστορικό του βάθος (ΠΠΧΣΑΑ, 2003). Η

φυσική κληρονομιά- δάση, γλωρίδα, πανίδα και τα φυσικά πολιτιστικά τοπία έχουν ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση της π. Κρήτης καθώς αναδεικνύονται σιγά ως το σημαντικότερο στρατηγικό πλεονέκτημα της Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ, 2003).

Οι περιλαμβανόμενες στο δίκτυο “Φύση 2000” περιοχές της Κρήτης είναι εκτεταμένες και αν συνδυαστούν με τις περιοχές με φέρουσα ικανότητα “πολιτιστικού κεφαλαίου” η εικόνα του ενιαίου φυσικού και πολιτιστικού χώρου η οποία προκύπτει είναι εντυπωσιακή. οι περιοχές με “φέρουσα ικανότητα φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου” συγκροτούν στον νομό Ηρακλείου τις εξής ενότητες:

- ενιαία ζώνη στο νότο από τα ανατολικά προς τα δυτικά αρχίζοντας από τις παρυφές της Δίκτης συνεχίζοντας προς τα Αστερούσια έως την Φαιστό και προς τα βόρεια, έως τις ανατολικές παρυφές του Ψηλορείτη
- μικρότερη ζώνη στα βόρεια που ενσωματώνει τον Γιούχτα την Κνωσό και το ιστορικό μνημειακό σύνολο της πόλης του Ηρακλείου καθώς και τη νήσο Δια.

Οι προστατευόμενες περιοχές του νησιού με βάση το δίκτυο “ΦΥΣΗ 2000” στην περιοχή άμεσης επιρροής είναι οι:

1. Δυτικά Αστερούσια (Από Αγιοφάραγγο Έως Κόκκινο Πύργο)
2. Εκβολή Γεροποτάμου Μεσαράς

Πίνακας 29 Προστατευόμενες περιοχές ως ποσοστά της συνολικής επιφάνειας

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ (ΜΕΤΡΟΥΜΕΝΗ ΣΕ ΕΚΤΑΡΙΑ)	
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ/ΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	7,74%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ν. ΡΕΘΥΜΝΟΥ/ΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	10,66%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ/ΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	10,01%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ν. ΧΑΝΙΩΝ/ΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	16,93%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ/ ΕΚΤΑΣΗ Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	24,44%
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ/ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΝΟΜΟΥ	52,53%

Πηγή: www.natura2000.gr/, επεξεργασία ίδια

Με βάση όλα τα παραπάνω μπορούμε να καταλάβουμε ότι τα προβλήματα-ανάγκες προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος στην Κρήτη εμφανίζουν έντονη χωρική διαφοροποίηση, έτσι:

- στη βόρεια ζώνη οι πιέσεις που ασκούνται στο φυσικό περιβάλλον οφείλονται στην αστική και τουριστική ανάπτυξη, με άμεση συνέπεια τις αυξημένες απαιτήσεις
 - στους τομείς διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων
 - στην άμεση οριοθέτηση των προστατευόμενων περιοχών μέσω Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών
 - στις αναπλάσεις των τουριστικών ζωνών που έχουν αναπτυχθεί χωρίς σχεδιασμό ακολουθώντας τις παρεκκλίσεις της εκτός σχεδίου δόμησης περιοχής.
- στη νότια ζώνη οι πιέσεις οφείλονται στη συνύπαρξη των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών με εντατικές καλλιέργειες ή και αναπτυσσόμενες τουριστικά ζώνες
- στην ενδοχώρα οι κύριες πιέσεις ασκούνται από τη φωτιά, το κυνήγι και τη βόσκηση
- στον τομέα των δασών και λαμβάνοντας υπόψη το χαρακτήρα της κτηνοτροφίας στην Κρήτη (ελεύθερη βόσκηση) αλλά και το ιδιοκτησιακό καθεστώς, είναι ιδιαίτερα αυξημένες οι ανάγκες για ολοκληρωμένα διαχειριστικά σχέδια. Σε πολύ μικρό επίσης βαθμό καλύπτονται οι ανάγκες για διαχειριστικά σχέδια των κηρυγμένων-προστατευόμενων περιοχών φυσικού περιβάλλοντος. Ας σημειωθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις εκκρεμεί ακόμη και η σαφής οριοθέτηση των ζωνών (ΠΕΠ, 2007).

Ο χάρτης 5 δείχνει τις προστατευόμενες περιοχές Natura 2000 της Περιφέρειας Κρήτης.

3.4.2 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Τόσο η περιφέρεια Κρήτης όσο και ο νομός Ηρακλείου αλλά και η περιοχή άμεσης επιρροής χαρακτηρίζονται ως έντονου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Τα στίγματα που έχουν αφήσει στο πέρασμα τους οι κατά καιρούς πολιτισμοί που αναπτύχθηκαν στο νησί, σήμερα συνθέτουν ένα από τα πιο βασικά συγκριτικά του πλεονεκτήματα.

Οι αρχαιολογικοί χώροι στην πλειοψηφία τους, τουλάχιστον όσον αφορά τα όρια του Ν. Ηρακλείου είναι του Μινωικού πολιτισμού. Η Κρητική Ιστορία αρχίζει το 6000 π.χ,

όταν πρωτοκατοικήθηκε η Κρήτη. Η πιο γνωστή περίοδος είναι η εποχή του Χαλκού (2600-1100π.χ), η οποία είναι γνωστή σαν Μινωικός Πολιτισμός. Κατά την περίοδο αυτή κτίστηκαν τα παλάτια της Κνωσού, της Φαιστού, των Μαλίων και της Ζάκρου και ως εκ τούτου έχουν χαρακτηρίσει το νησί.

Αυτά σε συνδυασμό με την ξεχωριστά τοπία και τον ιδιαίτερο γεωμορφολογικό χαρακτήρα του νησιού οδήγησαν στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα ο οποίος είναι ο βασικότερος παραγωγικός τομέας της τοπικής οικονομίας και προς αυτό κατευθύνεται το βάρος της ανάπτυξης.

Για τον λόγο αυτόν γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε αυτό το σημείο στο “αρχαιολογικό απόθεμα” του νησιού. Τα πιο χαρακτηριστικά αρχαιολογικά μνημεία για το Νομό Ηρακλείου είναι το Μινωικό Παλάτι της Κνωσού, το οποίο βρίσκεται στο Βόριο τμήμα του νησιού λίγα χιλιόμετρα ανατολικά της πόλης του Ηρακλείου. Αποτελεί τον κύριο τουριστικό πόλο έλξης και δέχεται χιλιάδες τουρίστες από όλον τον κόσμο ετησίως. Το Μινωικό Ανάκτορο της Φαιστού, το οποίο βρίσκεται στο νότιο μέρος του Νησιού στο Νομό Ηρακλείου και υπάγεται στον Δήμο Τυμπακίου. Αποτελεί και αυτό πόλο έλξης πολλών τουριστών και βρίσκεται εντός της ακτίνας άμεσης επιρροής του Λιμένα μεταφόρτωσης. Το Μινωικό Ανάκτορο των Μαλίων το οποίο βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Νησιού και ανατολικά της πόλης του Ηρακλείου, κοντά στον οικισμό των Μαλίων και κοντά στα όρια των νομών Ηρακλείου και Λασιθίου. Η Γόρτυνα ή Γόρτης στο νότιο τμήμα του νησιού στο Νομό Ηρακλείου και υπάγεται στον ομώνυμο δήμο Γόρτυνας με έδρα τους Αγίους Δέκα.

Όπως τονίσθηκε νωρίτερα, τα αρχαιολογικά αξιοθέατα του νησιού αποτέλεσαν το εφαλτήριο της ανάπτυξης του τουρισμού, στην πρώτη περιηγητική φάση του. Σήμερα στην Κρήτη υπάρχουν 24 κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι, 242 μνημεία διαφόρων ιστορικών εποχών και 88 χαρακτηρισμένοι παραδοσιακοί οικισμοί.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί, ότι ο αρχαιολογικός τόπος της Κνωσού είναι ο δεύτερος σε επισκέψεις αρχαιολογικός χώρος της Ελλάδος μετά την Ακρόπολη των Αθηνών, ενώ το μουσείο του Ηρακλείου είναι το πρώτο σε επισκέψεις στην Ελλάδα, πάνω από το αρχαιολογικό μουσείο των Αθηνών. Επίσης όπως δείχνουν οι αριθμοί των επισκεπτών των αρχαιολογικών και άλλων μνημείων της Κρήτης, πάρα την μετακίνηση των τουριστών από τους αρχικούς τους μορφωτικούς και περιηγητικούς λόγους επίσκεψης στην Κρήτη, η πλειοψηφία συνεχίζει να δείχνει ενδιαφέρον και να επισκέπτεται τα

μνημεία. Έτσι με βάση τα παραπάνω είναι εύκολο να καταλάβουμε ότι τα μνημεία της Κρήτης παραμένουν από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τουρισμού στην Κρήτη (ICAP, 2001).

3.4.3 ΤΟΠΙΟ

ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΠΙΟΥ

Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία αλλά και τον ορισμό της Ευρωπαϊκής Σύμβασης (Council of Europe 2000) το τοπίο είναι μια περιοχή (μικρής σχετικά έκτασης), της οποίας ο χαρακτήρας είναι το αποτέλεσμα της δράσης και διαντίδρασης των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων όπως αυτά γίνονται αντιληπτά με ενιαίο τρόπο από τον άνθρωπο. Το τοπίο είναι το σύνθετο έργο της φύσης και του ανθρώπου στο οποίο θεμελιώδη ρόλο παίζει η ιστορική διάσταση, δηλαδή η ιστορία του συγκεκριμένου τόπου. Από τη άλλη πλευρά είναι μια έννοια κλειδί για την υπέρβαση των τομεακών προσεγγίσεων του περιβάλλοντος. Μ' άλλα λόγια, αποτελεί το ενοποιητικό στοιχείο των περιβαλλοντικών και χωρικών συνιστωσών μιας γεωγραφικής ενότητας (Clementi 2002) και για το λόγο αυτό ή σημασία του στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής των κατοίκων είναι καθοριστική.

Το τοπίο αποτελεί πολιτισμικό, περιβαλλοντικό, κοινωνικό αλλά και οικονομικό αγαθό, το οποίο απαιτεί ειδική «προστασία», «διαχείριση» και «σχεδιασμό», βάσει συγκεκριμένης «πολιτικής τοπίου» (Μπεριάτος, 2007).

Όπως λοιπόν ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο, «προστασία τοπίου» σημαίνει δράσεις με σκοπό τη διατήρηση και συντήρηση των σημαντικών ή ιδιαίτερων χαρακτηριστικών ενός τοπίου, βάσει της κληροδοτημένης του αξίας, που προέρχεται από τη φυσική του διαμόρφωση ή/και την ανθρώπινη δραστηριότητα. «Διαχείριση τοπίου» σημαίνει δράση, μέσα από την προοπτική της βιώσιμης ανάπτυξης, για τη διασφάλιση της συντήρησης ενός τοπίου σε τακτική βάση, ώστε να ρυθμίζονται και να εντάσσονται αρμονικά σ' αυτό μεταβολές που προκαλούνται από κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διεργασίες. Τέλος, «σχεδιασμός τοπίου» σημαίνει έντονα διορατική παρέμβαση που αποσκοπεί στη βελτίωση, αποκατάσταση ή δημιουργία τοπίων. (Άρθρο 1 Σύμβασης). Επίσης, στόχοι της παρούσας Σύμβασης είναι

η προαγωγή της προστασίας, της διαχείρισης και του σχεδιασμού του τοπίου, καθώς και η οργάνωση της ευρωπαϊκής συνεργασίας σε συναφή θέματα (Μπεριάτος, 2007).

Στην Ελλάδα εντοπίζεται ιδιαίτερα μεγάλη ποικιλία φυσικών τοπίων, σε σχέση με την έκταση της χώρας. Η ποικιλότητα αυτή των φυσικών τοπίων, πέραν των αισθητικών αξιών, συμβάλλει και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Αντίστοιχη διαφοροποίηση παρουσιάζουν τα παραδοσιακά οικιστικά-αστικά τοπία, ενώ το σύγχρονο αστικό τοπίο κινείται στο αντίθετο άκρο παρουσιάζοντας μεγάλη ομοιογένεια στις περισσότερες πόλεις της χώρας μας.

Τα παραπάνω γενικά χαρακτηριστικά αφορούν άμεσα και την Περιφέρεια, καθώς πρόκειται για μία ιστορική περιφέρεια, με πληθώρα Τοπίων Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, φυσικά, αρχαιολογικά, δομημένα, παραδοσιακά τοπία.

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το τοπίο μιας περιοχής επηρεάζει ασφαλώς την ανάπτυξη της και ιδιαίτερα σε περιπτώσεις όπως η περιφέρεια της Κρήτης, η οποία παρουσιάζει μια μεγάλη ποικιλία τοπίων. Πιο συγκεκριμένα το τοπίο της περιφέρειας και ορισμένα στοιχεία που το συνθέτουν και επηρεάζουν την ανάπτυξή της, είναι οι περιοχές που προσελκύουν τουρισμό (λόγω ιδιαίτερων χαρακτηριστικών), η εγκαταστάσεις των αιολικών πάρκων και οι εκτάσεις των βιομηχανικών και αγροτικών δραστηριοτήτων.

Περνώντας στην μικρότερη κλίμακα της περιοχής άμεσης επιρροής, το τοπίο διαμορφώνεται από τον πεδινό χαρακτήρα του εδάφους κατά κύριο λόγο, και θα λέγαμε ότι διαχωρίζεται με ευκρίνεια. Από την άλλη, υπάρχουν και τα ορεινά τμήματα της περιοχής τα οποία χαρακτηρίζονται ως θαμνώδη και ερημικά τοπία, που αντανakλούν την απόλυτη εγκατάλειψη. Τέτοιες είναι οι περιοχές των Αστερουσίων προς τα νότια και ανατολικά της περιοχής άμεσης επιρροής.

Όσον αφορά τον πεδινό χώρο, σε αυτόν κυριαρχεί ο αγροτικός χώρος με δενδρώδεις και θερμοκηπιακές καλλιέργειες, οι τελευταίες εκ των οποίων προκαλούν την όχληση του τοπίου και συγκρούσεις χρήσεων γης καθώς χωροθετούνται χωρίς σχεδιασμό με “νόμιμο αυθαίρετο” τρόπο κυρίως στην περιοχή γύρω από τον οικισμό Τυμπάκι. Ο οικιστικός χώρος αποτελείται από μικρούς και διάσπαρτους οικισμούς οι οποίοι παρουσιάζουν έρπουσα παρόδια και παράκτια δόμηση γραμμικά κατά μήκος των

οδικών συνδέσεων. Από την άλλη, υπάρχουν οι περιοχές προστασίας και ο παράκτιος χώρος που χωρίζεται σε αξιοποιήσιμο και μη, λόγο της γεωμορφολογικής του καταλληλότητας και προσβασιμότητας. Ο παράκτιος χώρος που είναι προσβάσιμος έχει αναπτυχθεί τουριστικά αλλά όχι εντατικά, ενώ έντονο είναι και το φαινόμενο της μεταβίβασης ακίνητης περιουσίας μετά από εκμίσθωση από ντόπιους κατοίκους σε τουρίστες, ενώ από την άλλη ο παράκτιος χώρος που δεν είναι προσβάσιμος μένει εντελώς αναξιοποίητος.

Παρατηρούμε σε αυτό εδώ το σημείο, ότι υπάρχει μια άρρηκτη σχέση μεταξύ του τοπίου της περιοχής και της αναπτυξιακής της ταυτότητας. Το πεδινό ανάγλυφο της περιοχής ευνόησε την ανάπτυξη της γεωργίας και των καλλιεργειών, ενώ από την άλλη το πολιτιστικό απόθεμα σε συνδυασμό με την αισθητική του τοπίου ευνόησαν την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.

Ο χάρτης 3 του παραρτήματος δείχνει τα βασικά χαρακτηριστικά της περιοχής άμεσης επιρροής του Λιμένα Μεταφόρτωσης Τυμπακίου.

3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό, θα συνοψίσουμε τα αποτελέσματα της ανάλυσης που έχει προηγηθεί. Η ανάλυση αυτή έχει γίνει με σκοπό να διαφανούν οι αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής μελέτης ώστε να μπορούμε στο τέλος να δούμε αν αυτές συγκλίνουν ή αποκλίνουν από της αναπτυξιακές προοπτικές που θα προσδώσει ο λιμένας μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή. Για τον λόγο αυτό, οι όποιες αναφορές γίνουν θα είναι το κατά δυνατόν προσανατολισμένες στην ανάπτυξη των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η ανάλυση επικεντρώθηκε στα βασικά δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής καθώς επίσης και στα οικονομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά αυτής.

Η περιοχή άμεσης επιρροής του λιμένος βρίσκεται στο νότιο και κεντρικό τμήμα του νησιού στον Νομό Ηρακλείου. Η γεωγραφική της θέση είναι αυτή που στην ουσία της προσδίδει τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Αποτελεί τμήμα του Νομού Ηρακλείου και απλώνεται σε όλη σχεδόν την έκταση της στην πεδιάδα της Μεσσαράς, χαρακτηρίζεται

αγροτική περιοχή καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό της απασχόλησης 43,21% αφορά τον πρωτογενή τομέα παραγωγής.

Είναι γεγονός ότι, το νότιο τμήμα του νησιού χαρακτηρίζεται από αναπτυξιακή υστέρηση και στασιμότητα σε σχέση με το βόρειο τμήμα αυτού. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι και τα τέσσερα μεγάλα αστικά κέντρα του νησιού βρίσκονται στο βόρειο τμήμα, μη υπερνικώντας τη γενική θεωρία ότι ο βοράς νικάει τον νότο. Η έλλειψη βασικών υποδομών, είναι μία καταρχήν αιτία του αποτελέσματος αυτού. Οι κακές μεταφορικές υποδομές και η έλλειψη οδικών συνδέσεων τόσο κατά μήκος της νότιας ακτής του νησιού (έλλειψη πρωτοβουλιών για την ολοκλήρωση του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης ΝΟΑΚ) όσο και με τα μεγάλα αστικά κέντρα (λόγο κακής ποιότητας οδικών δικτύων σύνδεσης) οδήγησαν στην σχετική απομόνωση της ανάπτυξης των περιοχών αυτών. Υπάρχει δε γενικότερη έλλειψη βασικών κοινωνικών υποδομών όπως είναι αυτές της υγείας και της εκπαίδευσης σε πολλές περιοχές του νότιου τμήματος.

Η εκ του πρακτέου απομόνωση αυτή, αντιφατικά, οδήγησε όχι στην απερήμωση της εν λόγω περιοχής αλλά στην συγκράτηση του πληθυσμού της και στην περεταίρω ανάπτυξη μικρών πόλεων / κωμοπόλεων δημιουργώντας τις προϋποθέσεις ενός καλού επιπέδου διαβίωσης για τους κατοίκους της. Η ανάπτυξη αυτή βέβαια θεωρείται περιορισμένη σε σχέση με αυτήν που θα μπορούσε να υπάρξει με δεδομένη την ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών.

Τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής άμεσης επιρροής είναι οι Μοίρες και το Τυμπάκι, οι οικονομίες τους δρουν συμπληρωματικά θα μπορούσαμε να πούμε σαν ένα κατ'αντιστοιχία δίπολο οικισμών. Η οικονομία της περιοχής είναι κατά κόρον αγροτική ενώ συμπληρωματικά αναπτύσσονται οι κλάδοι των υπηρεσιών του τουρισμού, του εμπορίου και των μεταφορών.

Το ποσοστό του πληθυσμού της περιοχής άμεσης επιρροής ως προς τον πληθυσμό του νομού Ηρακλείου ανέρχεται 7,16%. Αρχικά, φαίνεται ως σχετικά χαμηλό αλλά αν σκεφτούμε ότι ο νομός Ηρακλείου είναι ένας αγροτικός νομός από πολεοδομική άποψη, το ποσοστό αυτό θα λέγαμε ότι είναι μάλλον μεγάλο. Ο πληθυσμός αυτός παρά τις γενικότερες τάσεις αστικοποίησης των προηγούμενων δεκαετιών φαίνεται να διατηρείται και να αυξάνεται διαχρονικά με ποσοστό μεταβολής 22,54% από το '71 έως το 2001. Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού κατατάσσεται στις ηλικιακές

ομάδες από 25-54 και ο Δίκτης νεανικότητας είναι 17,54% Δίο μονάδες πάνω από τον εθνικό. Όλα τα παραπάνω υποδηλώνουν την τάση συγκράτησης του ενεργού πληθυσμού στην περιοχή μελέτης.

Από την άλλη βέβαια, παρατηρούμε ότι τα επίπεδα μόρφωσης στην εν λόγω περιοχή είναι ιδιαίτερα χαμηλά σε σχέση με νομό περιφέρεια και χώρα. Τα άτομα στοιχειώδους εκπαίδευσης πλησιάζουν το 45% ενώ οι απόφοιτοι ανωτέρων σχολών είναι μόλις 33 και αντιπροσωπεύουν το 0,17% του πληθυσμού. Είναι γεγονός ότι οι αγροτικές και ορεινές περιοχές έχουν πολύ μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού με χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης.

Όσον αφορά το επίπεδο ανάπτυξης της περιοχής, αυτό προκύπτει ως συμπέρασμα από το επίπεδο ανάπτυξης του νομού κάνοντας την παραδοχή ότι αυτό δε θα αποκλίνει κατά πολύ. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιοχής είναι πολύ κοντά στον εθνικό μέσο όρο και όπως φαίνεται από την εξέλιξη του τείνει να αυξάνει το ποσοστό του, πράγμα που υποδηλώνει το κάλο επίπεδο ευημερίας της περιοχής.

Με βάση την τομεακή κατανομή της ΑΠΑ βλέπουμε ότι η οικονομία είναι τριτογενοποιημένη καθώς ο τριτογενής τομέας καταλαμβάνει το 77,15% της συνολικής ΑΠΑ του νομού, ενώ με βάση τα συγκριτικά αποτελέσματα της ανάλυσης της ΑΠΑ από 1996ω έως το 2001 διαφαίνεται η τάση περεταίρω τριτογενοποίησης της. Ως ο πλέον παραγωγικός κλάδος της οικονομίας του νησιού και του νομού Ηρακλείου φαίνεται ο κλάδος των ξενοδοχείων και εστιατορίων. Άλλοι κλάδοι του τριτογενή τομέα που αναπτύσσονται ιδιαίτερα στην περιοχή είναι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες το εμπόριο και οι μεταφορές καθώς και ο πλέον παραδοσιακός κλάδος της περιοχής η γεωργία.

Ο πρωτογενής τομέας, αναπτύσσεται κυρίως στον ύπαιθρο χώρο και είναι η βασική πηγή εισοδήματος των αγροτικών περιοχών του νομού. Η γεωργία είναι ο αντιπροσωπευτικός κλάδος του πρωτογενούς τομέα καθώς συγκεντρώνει ΑΠΑ 9,89%.

Ο δευτερογενής τομέας, είναι αρκετά αποδοτικός καθώς συγκεντρώνει το 12,52% της ΑΠΑ του νομού σε σχέση με το γεγονός ότι δεν συγκεντρώνει ιδιαίτερα ψηλά ποσοστά απασχόλησης. Ο αποδοτικότερος κλάδος του δευτερογενή τομέα για τον νομό Ηρακλείου είναι ο τομέας των κατασκευών.

Οι τέσσερις βασικοί κλάδοι του τριτογενή τομέα είναι για τον νομό Ηρακλείου: ο τουρισμός, το εμπόριο, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες και οι μεταφορές με ποσοστά αντίστοιχα 16,29% 15,55% 15,07% 7,24%.

Όσον αφορά την απασχόληση, τα συγκριτικά αποτελέσματα σε σχέση με νομό περιφέρεια και χώρα είναι ιδιαίτερα ευνοϊκά για την περιοχή άμεσης επιρροής. Τα ποσοστά απασχόλησης των οικονομικά ενεργού πληθυσμού για άνδρες και γυναίκες είναι ιδιαίτερα υψηλά στην περιοχή άμεσης επιρροής και κυμαίνονται στο 90% ενώ στο σύνολο των ανέργων οι περισσότεροι είναι γυναίκες. Η τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης μας δείχνει ότι στην περιοχή τα ποσοστά απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα είναι ιδιαίτερα ψηλά τόσο σε σχέση με τον νομό όσο και με την περιφέρεια πλησιάζοντας το 43%. Το ποσοστό αυτό υποδηλώνει τον αγροτικό χαρακτήρα της περιοχής με τον κλάδο της γεωργίας να έχει την πρωτοκαθεδρία στην απασχόληση. Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα αυτός συγκεντρώνει το χαμηλότερο ποσοστό απασχόλησης μόλις 11,49% με το κλάδο των κατασκευών και της μεταποίηση να συγκεντρώνουν ικανοποιητικά ποσοστά απασχόλησης. Από την άλλη βέβαια, και στον τριτογενή τομέα στους κλάδους του εμπορίου και των ξενοδοχείων – εστιατορίων συγκεντρώνονται υπολογίσιμα ποσοστά απασχόλησης.

Όσον αφορά την απασχόληση, είναι αξιοσημείωτα τα ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά ανεργίας σε επίπεδο περιοχής άμεσης επιρροής. Μια εξήγηση για αυτό είναι το φαινόμενο της έντονης υποαπασχόλησης τα οποία παρουσιάζουν οι τέσσερις από τους πέντε κλάδους με την μεγαλύτερη απασχόληση (γεωργία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, ξενοδοχεία και εστιατόρια, κατασκευές ενώ ο πέμπτος είναι η μεταποίηση). Επίσης φαίνεται ότι υπάρχει μία συσχέτιση μεταξύ χαμηλού μορφωτικού επιπέδου και απασχόλησης, καθώς οι κλάδοι που απορροφούν τα μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης εκτός του ότι αφορούν αυτοαπασχολούμενο πληθυσμό όπως έχουμε προαναφέρει, μπορούν να απασχολήσουν πληθυσμό χαμηλού μορφωτικού επιπέδου.

Βέβαια η αντίφαση ανάμεσα στα ποσοστά απασχόλησης και τα ποσοστά της ΑΠΑ σε επίπεδο νομού μας δείχνει με ένα έμμεσο τρόπο την άνιση κατανομή του 'πλούτου' στην περιοχή. Φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της ΑΠΑ κατανέμεται στον τριτογενή τομέα, (77,15%) ο οποίος συγκεντρώνει αντίστοιχα ποσοστά απασχόλησης 56,67 ενώ από την άλλη ο πρωτογενής τομέας έχει ποσοστό συμμετοχής στην ΑΠΑ 10,33% και στην απασχόληση 22,67% και ο Δευτερογενής αντίστοιχα ΑΠΑ 12,52%

απασχόληση 15,92%. Η ίδια αυτή αντίφαση επαληθεύεται και από την αναγωγή στους αντίστοιχους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό αντικατοπτρίζεται στον κλάδο της Γεωργίας ο οποίος έχει ποσοστό ΑΠΑ 10,20% και Απασχόληση 22,50% .

Η κατανομή των επενδύσεων αντιπροσωπεύει τις κατευθυνόμενες τάσεις ανάπτυξης μιας περιοχής, ειδικότερα όταν μιλάμε για επενδύσεις παγίου κεφαλαίου οι οποίες μπορούν να έχουν μακροχρόνια θετικά αποτελέσματα στην οικονομία. Οι κλάδοι που συγκεντρώνουν υψηλά ποσοστά επενδύσεων τείνουν να αναπτύσσεται διαχρονικά στην περιφέρεια Κρήτης. Ο κλάδος των ξενοδοχείων εστιατορίων προσελκύει διαχρονικά τις περισσότερες επενδύσεις στο νησί με ποσοστό ως προς τις εθνικές επενδύσεις στον κλάδο αυτό 33,90% το 2001 πράγμα που υποδηλώνει την αναπτυξιακή του ροπή, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται ιδιαίτερα και οι κλάδοι των κατασκευών, των μεταφορών της δημόσιας διοίκησης και της εκπαίδευσης.

Στην περιοχή άμεσης επιρροής υπάρχουν τόσο προστατευόμενες περιοχές όσο και αρχαιολογικοί χώροι οι οποίοι χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας. Η οποιασδήποτε φύσης επέμβαση στον χώρο θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά της περιοχής να τα διαφυλάττει και να τα προστατεύει. Ιδιαίτερα η ύπαρξη αρχαιολογικών μνημείων μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως συγκριτικό πλεονέκτημα. Ο τουρισμός στην περιοχή αν και έχει υποτιμηθεί σε σχέση με τις προοπτικές που μπορεί να έχει, συνιστά έναν από τους δυναμικότερους κλάδους της οικονομίας.

Σε γενικές γραμμές, για μια ευρύτερη αξιολόγηση της περιοχής μελέτης μας θα μπορούσαμε να πούμε ότι η συγκράτηση του πληθυσμού και τα υψηλά ποσοστά απασχόλησης που παρουσιάζονται στην περιοχή μελέτης απειλούνται από την άνιση κατανομή του πλούτου, επίσης διαφαίνεται και ο Κίνδυνος αναπτυξιακής υστέρησης λόγω έμμονης μεγάλου ποσοστού της απασχόλησης σε παραδοσιακούς κλάδους και όχι σε νέους και εξελισσόμενους κλάδους της οικονομίας.

Από την άλλη, η στροφή προς νέους και αναπτυσσόμενους κλάδους θα τονώσει την οικονομία της περιοχής. Γενικότερα, έμφαση πρέπει να δοθεί στις επιχειρηματικές και τουριστικές δραστηριότητες καθώς αυτές αποτελούν κλάδους υποστηριζόμενους από την επενδυτική δραστηριότητα.

4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Στο σημείο αυτό, θεωρούμε πρόπον να αναφέρουμε ότι τα στοιχεία που διατίθενται σχετικά με το Λιμένα Μεταφόρτωσης Τυμπακίου, δεν αποτελούν de facto χαρακτηριστικά τα οποία θα ενσαρκωθούν στην πραγματικότητα. Η περιγραφή του λιμένος αυτού βασίζεται σε προκαταρκτική μελέτη των Συμβούλων Μηχανικών ΑΕ Αρώνη – Δρετα και Καρλαύτη για λογαριασμό του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου. Η οριστική απόφαση για την περάτωση του λιμένος δεν έχει παρθεί ακόμη, κυρίως λόγω τοπικών αντιδράσεων και ως εκ τούτου δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η έχει προσδοθεί οριστική μορφή, λειτουργία, τυπολογία και ιδιοκτησιακό καθεστώς σε αυτόν τον Λιμένα. Ωστόσο στην παρούσα μελέτη θα θεωρήσουμε ως δεδομένα τα προτεινόμενα από τη μελέτη των Συμβούλων Μηχανικών ΑΕ στοιχεία.

Ένα άλλο στοιχείο το οποίο πρέπει να ξεκαθαρίσουμε σε αυτό το σημείο είναι ότι στόχος της παρούσης μελέτης είναι η μακροοικονομική εξέταση του Λιμένος και όχι η μικροοικονομική αυτού ως επιχείρηση. Θα εξετάσουμε δηλαδή το Λιμένα ως προς τις επιπτώσεις του στο σύνολο της οικονομίας που θα το υποδεχτεί και όχι ως προς το αν θα είναι επικερδές και βιώσιμο ως ‘επιχείρηση’. Η βιωσιμότητα του λιμανιού στα πλαίσια του ανταγωνισμού του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών λιμένων θα θεωρηθεί ως δεδομένο.

Στο κεφάλαιο αυτό αφού ξεκινήσουμε με την περιγραφή του εν λόγω λιμένος με βάση πάντα τα στοιχεία της μελέτης των Συμβούλων Μηχανικών ΑΕ, όπως προαναφέραμε εν συνεχεία θα ασχοληθούμε με τις επιπτώσεις του λιμένος στην περιοχή της άμεσης επιρροής.

4.1 ΤΥΠΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ

4.1.1 ΤΥΠΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Ο υπό σχεδιασμό λιμένας Τυμπακίου θα έχει τυπικά χαρακτηριστικά κομβικό-λιμένα μεταφόρτωσης (transshipment hub) πάνω στον κύριο άξονα ανατολής – δύσης που εξυπηρετείται από την υπερωκεάνια γραμμή Ευρώπης – Ασίας. Ειδικότερα:

- Βρίσκεται σε εξαιρετικά πλεονεκτική θέση ως προς την κύρια γραμμή μεταφοράς Ε/Κ στη Μεσόγειο, δηλαδή επί του άξονα Ευρώπης – Άπω Ανατολής.
- Βρίσκεται σε κεντροβαρικό σημείο για ολόκληρη την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, όσον αφορά τις κινήσεις διανομής και συγκέντρωσης Ε/Κ με μεταφόρτωση.

Η δυνητική αγορά του λιμένα Τυμπακίου, όσον αφορά τη μεταφόρτωση από / προς την κύρια υπερωκεάνια γραμμή καλύπτει κυρίως την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, και, μόνο δευτερευόντως την υπόλοιπη Μεσόγειο. Από άποψη ανταγωνισμού, ο λιμένας θα είναι ευθέως ανταγωνιστικός με αντίστοιχης κατηγορίας λιμένες της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου που είναι ήδη σε λειτουργία και αποτελούν πρωτεύοντες κόμβους για την κύρια γραμμή ανατολής – δύσης, δηλαδή κυρίως με τους λιμένες Gioia Tauro (Ιταλία), και Marsaxlokk (Μάλτα), και, δευτερευόντως με τους λοιπούς λιμένες της ίδιας περιοχής που δέχονται πλοία κυρίων γραμμών και εξυπηρετούν μεταφόρτωση ως δευτερεύοντες κόμβοι, όπως είναι ο Πειραιάς, οι Αιγυπτιακοί λιμένες Damietta και Port Said και η Λεμεσός. Ο λιμένας δεν αναμένεται να είναι ευθέως ανταγωνιστικός ως προς τους κομβικούς λιμένες μεταφόρτωσης της Δυτικής Μεσογείου που εξυπηρετούν την κύρια γραμμή ανατολής – δύσης (κυρίως ισπανικούς), ούτε ως προς λιμένες που εξυπηρετούν άλλη υπερωκεάνια κύρια γραμμή.

Η έναρξη λειτουργίας του λιμένα τοποθετείται στην πλέον ευνοϊκή των περιπτώσεων στο 2010. Θεωρείται ότι η πλήρης ανάπτυξη θα γίνει σε δύο τουλάχιστον φάσεις. Στην αρχική φάση, θα κατασκευαστούν ικανές εγκαταστάσεις προκειμένου να είναι σε θέση να διεκδικήσει ένα μερίδιο της αγοράς, και στη συνέχεια θα επεκταθεί με βάση τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της πρώτης φάσης. Συμβατικά, οι περίοδοι ανάπτυξης

μπορούν να ληφθούν ώστε να καλύπτουν λειτουργικά, η μεν πρώτη την περίοδο 2010–20, η δε δεύτερη την επόμενη δεκαετία 2020-30 (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Ο λιμένας θα συνδεθεί με τροφοδοτικές γραμμές προς τους περιφερειακούς λιμένες της Μεσογειακής λεκάνης και της Μαύρης Θάλασσας από τα πρώτα στάδια της λειτουργίας του, ανεξάρτητα από το μοντέλο λειτουργίας του, λόγω της δυναμικής που του προσδίδει η πλεονεκτική γεωγραφική του θέση. Υπάρχουν δηλαδή οι ρεαλιστικές προϋποθέσεις να στηριχτεί η ανάπτυξή του σε μια θετική αρχική περίοδο (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Ο λιμένας Τυμπακίου έχει επίσης τη δυνατότητα να προσελκύσει μέρος εκείνου του τμήματος της διακίνησης Ε/Κ με προέλευση/προορισμό την Ελλάδα (απευθείας διακίνηση, χωρίς μεταφόρτωση) που διακινείται με τη γραμμή Ευρώπης – Άπω Ανατολής και σήμερα εξυπηρετείται στον Πειραιά. Από την άποψη πάντως αυτή, μπορεί να εξελιχτεί σε ανταγωνιστικό λιμένα του Πειραιά, αν και με δεδομένα τα προβλήματα χωρητικότητας που αντιμετωπίζει ο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ, αλλά και με δεδομένο ότι είναι και θα παραμείνει ο κύριος ηπειρωτικός λιμένας διακίνησης Ε/Κ στη χώρα, που διασφαλίζει σύνδεση με χερσαία δίκτυα – και ιδιαίτερα με το σιδηροδρομικό – η προοπτική της συνεργασίας μεταξύ των δύο λιμένων, Τυμπακίου και Πειραιά, θα μπορούσε να αποδώσει θετικά και για τους δύο.

Αν ο λιμένας Τυμπακίου αναπτυχθεί ως κέντρο διανομής με τη μέθοδο παραχώρησης από συγκεκριμένο μεγάλο μεταφορέα Ε/Κ, είναι προφανές ότι θα πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές εγκαταστάσεις ΣΕΜΠΟ στη Μεσόγειο, έχει τις προϋποθέσεις ώστε να αποτελέσει το κέντρο δραστηριοτήτων της για ολόκληρη τη Μεσογειακή λεκάνη, και πιθανόν, για κάποιους από τους ατλαντικούς λιμένες της Νότιας Ευρώπης. Στην περίπτωση αυτή, οι προοπτικές του λιμένα θα είναι απόλυτα μακροπρόθεσμα συνδεδεμένες με τις στρατηγικές επιλογές του μεταφορέα (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

4.1.2 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΙ Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ

Για την προσεγγιστική εκτίμηση της διακίνησης, ο μελετητής επιλέγει να βασιστεί στις προβλέψεις των εγκύρων διεθνών αναλυτών οι οποίες φτάνουν μέχρι το 2015.

Θεωρείται, ότι η αγορά του Λιμένος του Τυμπακίου θα είναι σταθερή και ομοιογενής σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου και θα ισχύει για τις επί μέρους ενότητες της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Το προσελκύσιμο από το Τυμπάκι ποσοστό διακίνησης Ε/Κ από μεταφόρτωση έχει θεωρηθεί διαφορετικό για κάθε ομάδα λιμένων που σήμερα εξυπηρετούν μεταφόρτωση, όπως φαίνεται και στους πίνακες που ακολουθούν. Έτσι η συνολική εκτιμώμενη από τον μελετητή διακίνηση Ε/Κ για το Λιμένα Τυμπακίου είναι το 2010, 1,1 εκατομμύρια TEUs και το 2015 1,78 εκατομμύρια TEUs (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

4.1.3 ΜΕΓΕΘΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Τα μεγέθη σχεδιασμού έχουν προσδοθεί στον Λιμένα Τυμπακίου με βάση την εκτίμηση της ζήτησης αλλά και την αφομοίωση χαρακτηριστικών από παρόμοια λιμάνια της μεσογείου. Ο σημαντικότερος λιμένας μεταφόρτωσης της Μεσογείου είναι ο Gioia Tauro. Ο λιμένας αυτός, εμφανίζει διακίνηση της τάξεως των 3 – 3,5 εκατ. TEUs ετησίως. Έτσι ως ελάχιστη λειτουργική απαίτηση για την πρώτη φάση λειτουργίας (2010-20) λαμβάνεται το όριο δυναμικότητας των 1,3 – 1,5 εκατ. TEU ετησίως, τάξη μεγέθους που βρίσκεται περίπου στο μέσο όρο της εκτιμώμενης ζήτησης για την περίοδο 2010 -15 και αντιστοιχεί περίπου στο 40% της διακίνησης του Gioia Tauro (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Για την επόμενη περίοδο λειτουργίας 2020-30, η απαίτηση δυναμικότητας του λιμένα εκτιμάται αυξημένη κατά 60 – 70% σε σχέση με την αρχική περίοδο, ήτοι στην τάξη των 2,0 – 2,5 εκατ. TEU ετησίως.

Έτσι, η συνολική διακίνηση Ε/Κ και κατά συνέπεια η δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ θα ανέλθει κατ' ελάχιστο στα επίπεδα των 2.000.000 TEU's ετησίως, σε βάθος χρόνου εικοσαετίας από την έναρξη λειτουργίας της εγκατάστασης.

ο λιμένας θα λειτουργεί κυρίως ως ΣΕΜΠΟ μεταφόρτωσης (transshipment), ενώ το ποσοστό της εγχώριας διακίνησης με προορισμό την ενδοχώρα του λιμένα (Κρήτη) θα είναι της τάξεως του 5% σε ετήσια βάση (άνω όριο), δηλαδή περίπου 100.000 TEU's/έτος.

Επομένως, για την ικανοποίηση απαίτησης δυναμικού της τάξεως των 2,0 - 2,5 εκατ. TEU ετησίως, εκτιμάται ότι, απαιτούνται σε πρώτη φάση κρηπιδώματα της τάξεως των 2.500 μέτρων μήκους.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις χερσαίας επιφάνειας, από την ίδια ως άνω πηγή, προκύπτει ότι, για τους λιμένες Gioia Tauro και Marsaxloκ, η μέση ετήσια διακίνηση ανά εκτάριο επιφάνειας εργασίας, είναι της τάξεως των 22.000 TEU. Θεωρώντας, όπως και προηγούμενα, ότι, τα χαρακτηριστικά αυτά του λιμένα Τυμπακίου θα είναι αντίστοιχα με αυτά των δύο αναφερθέντων λιμένων, εκτιμάται ότι απαιτούνται σε πρώτη φάση χερσαίες επιφάνειες εργασίας της τάξεως των 100 εκταρίων ή 1.000 στρεμμάτων, επεκτάσιμα για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών.

4.1.4 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ

Ένας σύγχρονος λιμενικός σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα, 365 ημέρες τον χρόνο. Από την στιγμή που ένα εμπορευματοκιβώτιο (Ε/Κ) φθάνει στον ΣΕΜΠΟ, είτε από την θάλασσα (στην θέση παραβολής του πλοίου), είτε από την ξηρά (στην πύλη εισόδου του ΣΕΜΠΟ), πρέπει να καταγραφεί σ' ένα μηχανογραφημένο σύστημα, το οποίο θα μπορεί να παρακολουθεί το Ε/Κ σε κάθε φάση της παραμονής και διελεύσεώς του μέσα από αυτόν (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Ο ΣΕΜΠΟ, συνήθως περιλαμβάνει τρεις βασικές ζώνες λειτουργίας τις Α, Β και Γ. Η ΖΩΝΗ Α είναι η ραχοκοκαλιά του Σταθμού και αναπτύσσεται κατά μήκος της κρηπίδας σε βάθος 15-50 μέτρων. Συνηθίζεται να ονομάζουμε την Ζώνη αυτή ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ (στ' αγγλικά: Apron ή Operating Zone for Ship). Στην ΖΩΝΗ Α θεμελιώνονται και οι δύο σιδηροτροχιές κυλίσεως των Γερανογεφυρών (Γ/Φ) φορτοεκφόρτωσης των κιβωτιαγωγών πλοίων (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Η ΖΩΝΗ Β αναπτύσσεται πίσω από το κρηπίδωμα-Ζώνη Α και αποτελείται από τις ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΑΠΟΘΕΣΕΩΣ / ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ (STACKING AREAS) των Ε/Κ και των διαδρόμων κυκλοφορίας των μηχανημάτων μεταφοράς των Ε/Κ.

Η ΖΩΝΗ Γ αναπτύσσεται πίσω από τις επιφάνειες αποθέσεως των Ε/Κ ή, όπως στην περίπτωση μας, και σε άλλες γειτονικές περιοχές και είναι ουσιαστικής σημασίας γιατί περιλαμβάνει:

- το συγκρότημα εισόδου/ εξόδου στον / από τον ΣΕΜΠΟ με τους στοίχους αναμονής των εισερχομένων οχημάτων.
- το κτίριο διοικήσεως του ΣΕΜΠΟ, τα λοιπά κτίρια Υπηρεσιών και προσωπικού και χώρους σταθμεύσεως ΙΧ αυτοκινήτων των εργαζομένων.
- τα συνεργεία επισκευής/ συντηρήσεως λιμενικών μηχανημάτων με τις ανάλογες αποθήκες ανταλλακτικών.
- αποθήκη υλικών αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών.
- αποθήκη υλικών λειτουργίας του ΣΕΜΠΟ.
- κυλικείο-χώρος φαγητού και διημερεύσεως εργαζομένων.
- τις θέσεις Ε/Κ ψυγείων-Reefer.
- πρόσθετες επιφάνειες αποθέσεως έμφορτων και κενών Ε/Κ.
- τις επιφάνειες ελέγχου των Ε/Κ.
- λοιπούς χώρους/ εγκαταστάσεις αναγκαίους για τη λειτουργία του ΣΕΜΠΟ (βιολογικός καθαρισμός, συγκέντρωση απορριμμάτων κλπ).

Η ΖΩΝΗ Γ μπορεί να χαρακτηριστεί και ως Ζώνη Υποστηρίξεως και δεν είναι απαραίτητως ενιαία. Στην περίπτωση του μελετώμενου έργου αναπτύσσεται κυρίως στο βόρειο τμήμα του λιμένα.

Η διακίνηση των Ε/Κ μέσω της Ζώνης Α (φορτοεκφόρτωση πλοίων) προβλέπεται αποκλειστικά με την τεχνολογία Lo-Lo¹⁹.

¹⁹ Τα Ε/Κ αναμένεται να διακινούνται με υπερμεγέθη ποντοπόρα κιβωτιαγωγά πλοία χωρητικότητας 7.000 με 9.000 TEU's, με τα προς μεταφόρτωση (transshipment) Ε/Κ να φυλάσσονται στον τερματικό σταθμό αναμένοντας την φόρτωσή τους σε άλλο μικρότερο κιβωτιαγωγό πλοίο (feeder ship). Το 5% περίπου της διακίνησης εκτιμάται ότι θα μεταφέρεται

Η συνολική χερσαία ζώνη του ΣΕΜΠΟ στον λιμένα Τυμπακίου θα ανέρχεται σε 1.284 στρέμματα, περίπου, και τα κρηπιδώματα θα έχουν τουλάχιστον έξι θέσεις παραβολής κιβωτιαγωγών πλοίων των μεγαλύτερων κατηγοριών (Post Panamax), άρα αντιστοιχούν:

1.284/6≈214 στρέμματα/ θέση παραβολής (ή 21,4ha/berth)

Η νέα λιμενική εγκατάσταση θα συνδεθεί απευθείας, μέσω νέας οδού πρόσβασης, με τον προβλεπόμενο Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης (Ν.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα του Μάνδρες – Τυμπάκι (κλειστός οδικός άξονας, που διέρχεται εκτός των υφιστάμενων ορίων των οικισμών). Σημειώνεται ότι ο Ν.Ο.Α.Κ. έχει χαρακτηριστεί ως Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και προβλέπεται η σύνδεσή του με τον Β.Ο.Α.Κ. στις Μοίρες, μέσω αναβαθμισμένου συνδετήριου οδικού τμήματος (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

Στον Ανατολικό τομέα της νέας λιμενικής εγκατάστασης θα λειτουργήσει ανεξάρτητη εγκατάσταση Ro-Ro που θα περιλαμβάνει την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση δύο πλοίων αμιγώς Ro-Ro ή Ferries. Η συνολική χερσαία έκταση της εγκατάστασης θα είναι περίπου 65 στρέμματα και θα περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού και ΙΧ οχημάτων.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα αναπτύσσονται στον βορειοανατολικό τομέα της χερσαίας ζώνης, σε επιμήκη διάταξη. Ορισμένα κτίρια (κυρίως οι αποθήκες και τα μηχανουργεία) χωροθετούνται εντός του περιφραγμένου ΣΕΜΠΟ, ενώ τα κτίρια Υπηρεσιών, Διοίκησης, Προσωπικού, κλπ, εκτός της περίφραξης ή αποτελούν μέρος αυτής για λειτουργικούς λόγους.

Θεωρώντας, ότι ο ΣΕΜΠΟ διακινεί σε ετήσια βάση 2.000.000 TEU's και ότι ποσοστό περίπου 5% της συνολικής διακίνησης προορίζεται / προέρχεται από την ενδοχώρα αυτού (Κρήτη), τότε προκύπτει ετήσια διακίνηση 100.000 TEU's που σχετίζεται με το σχεδιασμό του συγκροτήματος της Πύλης, αλλά και της οδού πρόσβασης/ σύνδεσης με τον Ν.Ο.Α.Κ.

με χερσαία μέσα για διανομή αυτών προς την ενδοχώρα του λιμένα (Κρήτη). Στον λιμένα τα Ε/Κ θα διακινούνται αποκλειστικά με την τεχνολογία της κατακόρυφης διακίνησης, γνωστής ως Lift On–Lift Off (Lo-Lo).

Ο ημερήσιος φόρτος θα είναι περίπου 310²⁰ φορτηγά οχήματα, ενώ ο ωριαίος φόρτος δεν θα υπερβαίνει τα 35 φορτηγά οχήματα. Βεβαίως στους παραπάνω φόρτους πρέπει να συνυπολογιστεί και ο φόρτος του διακινούμενου προσωπικού του ΣΕΜΠΟ, ο οποίος τις ώρες αιχμής (αλλαγής βάρδιας) εκτιμάται σε περίπου 200 ΙΧ οχήματα.

4.1.5 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ.

Ο υπολογισμός των απαιτήσεων στελέχωσης έχει γίνει από τον μελετητή για πλήρη ανάπτυξη του σταθμού και 24ωρη λειτουργία, τριών βαρδιών. Έτσι, η προτεινόμενη σύνθεση του προσωπικού χειρισμού Ε/Κ φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα. Βλέπουμε ότι στο σύνολο θα απασχολούνται 807 άτομα.

Πίνακας 30 Προτεινόμενη σύνθεση προσωπικού χειρισμού Ε/Κ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΠΛΗΘΟΣ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΝΑ ΒΑΡΔΙΑ
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΓΕΡΑΝΩΝ (QG)	60	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΑΡΕΩΝ	20
ΑΡΧΙΕΡΓΑΤΕΣ	12	ΕΡΓΑΤΕΣ	4
ΕΡΓΑΤΕΣ	72	ΕΡΓΑΤΕΣ	24
ΣΗΜΕΙΩΤΕΣ	18	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	6
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΟΣΜΕ	189	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΑΡΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	63
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ RTG'S	450	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΑΡΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	150
ΕΦΕΔΡΙΚΟΙ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ	6	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΒΑΡΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	2
ΣΥΝΟΛΟ	807		269

Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Όσον αφορά την προτεινόμενη σύνθεση του τεχνικού προσωπικού συντήρησης, αυτή φαίνεται στον πίνακα και σε φάση πλήρους ανάπτυξης θα απασχολούνται 25 άτομα.

²⁰ Υποθέτοντας ότι: 1.Ο παραπάνω φόρτος ενδεχομένως σε κάποιο έτος να είναι 50% αυξημένος, δηλαδή 150.000 TEU's (συντηρητική εκτίμηση), 2. Το 50% του ανωτέρω φόρτου διακινείται με Ε/Κ 40', δηλαδή απαιτούνται περίπου 113.000 φορτηγά οχήματα για μεταφορά των Ε/Κ, 3. Η διακίνηση είναι ομοιόμορφα κατανεμημένη (μηνιαία) κατ' έτος, 4. Το Τελωνείο λειτουργεί σε 10ωρη βάση ημερησίως,

Πίνακας 31 Προτεινόμενη σύνθεση τεχνικού προσωπικού συντήρησης ΣΕΜΠΟ

ΣΕΜΠΟ	ΠΛΗΘΟΣ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΝΑ ΒΑΡΔΙΑ
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ	1	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΤΕ	1
ΤΕΧΝΙΤΕΣ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	9	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΕΣ	3
ΛΙΠΑΝΤΕΣ	3	ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ	1
ΤΕΧΝΙΤΕΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ	3	ΕΡΓΑΤΕΣ	1
ΒΟΗΘΟΙ	9	ΕΡΓΑΤΕΣ	3
ΣΥΝΟΛΟ	25		9

Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Τέλος, το προσωπικό διοικητικής, οικονομικής και λειτουργικής υποστήριξης του ΣΕΜΠΟ προβλέπεται να στεγάζεται στα κτίρια Διοίκησης και Υπηρεσιών. Στη φάση της πλήρους ανάπτυξης του σταθμού, εκτιμάται σε 170 άτομα ανά βάρδια ή 510 άτομα συνολικά όπως φαίνεται και στους ακόλουθους πίνακες.

Πίνακας 32 Εκτιμώμενη σύνθεση προσωπικού Κτιρίου Υπηρεσιών ανά βάρδια

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΝΑ ΒΑΡΔΙΑ
ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	30
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ – ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	30
ΣΥΝΟΛΟ	60

Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Πίνακας 33 Εκτιμώμενη σύνθεση προσωπικού Κτιρίου Διοίκησης ανά βάρδια

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΝΑ ΒΑΡΔΙΑ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΕΜΠΟ	80
ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΕΜΠΟ	30
ΣΥΝΟΛΟ	110

Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Άρα μπορούμε να πούμε ότι σε φάση πλήρους ανάπτυξης 24 ωρης και 7ήμερης λειτουργίας του σταθμού θα απασχολούνται συνολικά 1342 άτομα.

4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ Ε/Κ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ

Έχοντας λάβει υπόψη μας τα αποτελέσματα της προηγηθείσας ανάλυσης, έχουν ήδη προκύψει οι άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθούν οι επιπτώσεις λειτουργίας του έργου αναφοράς. Ωστόσο στο σημείο αυτό απαιτείτε η λεπτομερέστερη καταγραφή και διερεύνηση τους ώστε να επισημανθούν οι ωφέλειες και οι επενέργειες του Λιμένα μεταφόρτωσης Ε/Κ Τυμπακίου και να προκύψει η εξαγωγή συμπερασμάτων για την επίδραση του έργου στην Π. Κρήτης.

4.2.1 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ – ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Η περιφέρεια Κρήτης λόγω της γεωγραφικής θέσης που κατέχει, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο (Νότια Πύλη) αποτελεί κόμβο επικοινωνίας με τις χώρες της ανατολικής μεσογείου και της νότιας και δυτικής Ευρώπης. Με τη δημιουργία του Λιμένος μεταφόρτωσης Τυμπακίου επιτυγχάνεται η επέκταση των λεγόμενων συνδυασμένων μεταφορών οι οποίες ενώνουν τα χερσαία με τα υδάτινα και εναέρια δίκτυα μεταφορών. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η αρτιότερη εμπορική και οικονομική σύνδεση με τα κράτη της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης με τις χώρες της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής αλλά ακόμη και με τις χώρες της Ασίας με ότι αυτό συνεπάγεται για την προοπτική και την εξελισσόμενη δυναμική της περιφέρειας. Ειδικότερα εξειδικεύοντας από γεωοικονομική άποψη, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στον άξονα ΕΕ- Ανατολική Μεσόγειος και Μέση Ανατολή, και ειδικότερα η κομβικότητα της π. Κρήτης σε σχέση με τα ΔΔΜ και ΠΕΜ και τις θαλάσσιες αρτηρίες, θα βοηθήσουν το βαθμό που θα ενισχυθεί ο χαρακτήρας της ως νότια πύλη της χώρας αλλά και της Ευρώπης.

Όπως άλλωστε προβλέπεται και από ΓΠΧΣΑΑ της Ελλάδας, κρίνεται επιτακτική η αξιοποίηση του συνδυασμένου συγκριτικού πλεονεκτήματος της γεωπολιτικής θέσης της π. Κρήτης σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και την ανεπτυγμένη ναυτιλία της χώρας μας, ενώ ταυτόχρονα τονίζεται η έλλειψη θαλάσσιων εμπορευματικών συνδέσεων του νοτίου τμήματος της Ελλάδας και η ανάγκη για τη δημιουργία τους. Σε περιφερειακό δε επίπεδο και με βάση το ΠΠΧΣΑΑ της π. Κρήτης, η ανάπτυξη κέντρου διακίνησης Ε/Κ στο νότιο τμήμα του νησιού προσδίδει θετικές αναπτυξιακές ροές, έτσι

το ειδικό βάρος που φέρει η περιφέρεια στο ευρωπαϊκό χωρικό σύστημα θα ενισχυθεί, ενώ παράλληλα θα δοθεί νέα ώθηση στις σχέσεις με τις άλλες περιφέρειες της Ένωσης. Η προσδοκώμενη συνεργασία του λιμανιού αυτού ωστόσο σε εθνικό επίπεδο με τους λιμένες του Ηρακλείου και του Πειραιά θα δημιουργήσει ένα αρτιότερο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών δημιουργώντας ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές ροές που ευνοούν την ανάπτυξη.

Είναι γεγονός ότι η περιφέρεια Κρήτης, χαρακτηρίζεται από τις εσωτερικές ανομοιομορφίες όσον αφορά την ανάπτυξη. Η ανομοιομορφία αυτή απεικονίζεται από τον αναπτυξιακό άξονα της Κρήτης ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος του βόρειου οδικού άξονα του νησιού, από τη Σητεία έως το Καστέλλι Κισσάμου, και σε αυτόν συναρθρώνεται ολόκληρη η αναπτυξιακή ενότητα της Κρήτης και των πλησίον αυτής νησιών. Από την άλλη το νότιο τμήμα του νησιού μένει απομονωμένο και δεν έχει την απαραίτητη ώθηση ώστε να προσελκύσει επενδύσεις. Παράλληλα και οι τέσσερις νομοί της περιφέρειας παρουσιάζουν μια μακροχρόνια αγροτική παράδοση, η οποία τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε φάση συρρίκνωσης υπέρ της ανάπτυξης του τουρισμού και των υπηρεσιών. Αυτή όμως η απότομη μετάβαση δεν έδωσε την ευκαιρία σε όλες τις περιοχές να προσαρμοστούν στις νέες αυτές συνθήκες. Για να αντισταθμιστεί αυτή η ανισορροπία στην ανάπτυξη της περιφέρειας είναι απαραίτητη η δημιουργία εκείνων των υποδομών που θα βοηθήσουν στην προσέλκυση των δραστηριοτήτων και των επενδύσεων. Βασικοί άξονες της ανάπτυξης είναι η καίρια κεντρική θέση της περιφέρειας όπως αυτή διαμορφώνεται εντός της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 με τη σύμπραξη των υλοποιούμενων προγραμμάτων (κοινοτικές πρωτοβουλίες, εταιρικές σχέσεις, δίκτυα συνεργασίας, διασυνοριακά προγράμματα, κτλ) και έργων υποδομής όπως είναι, τόσο ο Λιμένας Μεταφόρτωσης Ε/Κ όσο και η ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ του ΝΟΑΚ και των εγκάρσιων κάθετων οδικών αξόνων και άλλων έργων η πλειοψηφία των οποίων λαμβάνει κοινοτική χρηματοδότηση. Με βάση αυτούς τους άξονες στην περιφέρεια Κρήτης αναμένεται να επιτευχθεί ισόρροπη ανάπτυξη σε όλη την επικράτεια της. Επιπροσθέτως οι αλλαγές αυτές θα συμβάλουν αισθητά και στην ενίσχυση του γεωπολιτικού και οικονομικού ρόλου της Ελλάδας.

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ

Μελετώντας λεπτομερέστερα την δομή του διαπεριφερειακού δικτύου της περιφέρειας Κρήτης, όπως αυτή πρόκειται να διαμορφωθεί τα επόμενα χρόνια παρατηρούμε ότι ο λιμένας μεταφόρτωσης Τυμπακίου Κρήτης σε συνδυασμό με τη βελτίωση των μεταφορικών δικτύων της περιφέρειας αναμένετε να συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της περιοχής. Ο λιμένας μεταφόρτωσης του νότου θα βοηθήσει στην επέκταση της αγοράς των ήδη υπάρχοντων λιμένων του νησιού και κυρίως των λιμένων Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Χανίων και Σητείας στους οποίους στηρίζονται οι διαπεριφερειακές ροές της περιφέρειας προς την Αθήνα την Αλεξανδρούπολη την Καλαμάτα και τα νησιά του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Βέβαια η δημιουργία του λιμένος διακίνησης Ε/Κ με την παράλληλη ενδυνάμωση της αγοράς του Λιμένος Ηρακλείου ενδέχεται δυνητικά να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά, ασκώντας δύο αντίρροπες δυνάμεις στην περιοχή που είτε θα θέσουν σε εγρήγορση την αναπτυξιακή διαδικασία είτε θα υπερισχύσει η μία έναντι της άλλης και θα επέλθει σχετική αδράνεια σε ένα από τα δύο χωρικά σύνολα. Το ενδεχόμενο βέβαια αυτό θεωρείτε μικρό καθώς τα δύο λιμάνια θα προσφέρουν διαφορετικού είδους υπηρεσίες και πιθανότερο είναι να λειτουργήσουν συμπληρωματικά παρά ανταγωνιστικά. Έτσι στο γενικότερο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των υποδομών, τα μεγάλα αστικά κέντρα της περιφέρειας με την αναβάθμιση και την επέκταση των λιμένων τους θα έχουν πλήθος ωφελειών τα επόμενα χρόνια. Αυτές οι επικείμενες ωφέλειες θα λειτουργήσουν προσθετικά στην σημαντικότητα της περιφέρειας Κρήτης, αναδεικνύοντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, τα οποία αποτελούν εν δυνάμει προϋποθέσεις ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, η αναμενόμενη συγκέντρωση πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων στις ευρύτερες αστικές περιοχές, και η επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων με την παράλληλη σύνδεση τους με τους λιμένες του εξωτερικού σε συνδυασμό με την βελτίωση της υφιστάμενης υποδομής και εν συνεχεία την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, θα οδηγήσουν στην ενίσχυση του ειδικού βάρους της περιφέρειας στο εθνικό χωρικό σύστημα.

Επιπρόσθετα, η δημιουργία του Λιμένα μεταφόρτωσης θα ευνοήσει την οικονομική ανάπτυξη του νότιου τμήματος της περιφέρειας και θα οδηγήσει στη δημιουργία αστικών κέντρων και στο νότο τα οποία θα αναπτύξουν σχέσεις εξωτερικού εμπορίου τόσο με τις άλλες περιφέρειες της χώρας όσο και με περιφέρειες της Ευρώπης. Την ίδια

διαδικασία θα ακολουθήσουν και τα είδη υπάρχοντα λιμάνια της περιφέρειας προκαλώντας οφέλη για την οικονομική βάση και την οικονομική διάρθρωση της περιφέρειας.

Ωστόσο, αναμένεται να προκύψουν εντονότερες οικονομικές σχέσεις που θα προκύψουν με τις χώρες της Ευρώπης και της λεκάνης της μεσογείου με τη βελτίωση του δικτύου μεταφορών και συγκοινωνιών και τις συνδέσεις των χωρών αυτών (ΔΔΜ και επιμέρους διακλαδώσεις αυτών). Έτσι οι οικονομικές αυτές συναλλαγές θα ενισχύσουν το τοπικό εισόδημα, την εξωστρέφεια της τοπικής παραγωγικής βάσης αλλά και τη συμμετοχή του περιφερειακού ΑΕΠ στην εθνική οικονομία.

Από την άλλη η χωρική συγκέντρωση παραγωγικών και επενδυτικών δραστηριοτήτων είναι μια οικονομική διαδικασία που συνοδεύει παραδοσιακά την ανάδειξη – ενίσχυση της “κεντρικότητας” μιας γεωγραφικής θέσης και την ανάπτυξη ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών. Οι παραγωγικές αυτές δραστηριότητες εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις και τους όρους που θέτει ο διεθνής ανταγωνισμός, θα απευθύνονται σε μια διευρυμένη αγορά εντός και εκτός των εθνικών συνόρων με ότι αυτό συνεπάγεται για την εξαγωγική βάση και τους δείκτες απασχόλησης και ανεργίας της περιφέρειας.

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΔΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ

Βασική υπόθεση του συγκεκριμένου θέματος εργασίας, είναι η επαλληλία τοπικής, περιφερειακής και διαπεριφερειακής επίδρασης του Λιμένος μεταφόρτωσης Τυμπακίου. Μετά την παρουσίαση των αναμενόμενων επιπτώσεων της λειτουργίας του λιμένα στα ευρύτερα επίπεδα αναφοράς, η ανάλυση υπεισέρχεται εντός της περιφέρειας Κρήτης προκειμένου να διαγνώσει το νέο επίπεδο οικονομικής ισορροπίας που θα διαμορφωθεί σταδιακά μετά τη λειτουργία του Λιμένος.

Όπως είναι φυσικό, οι βασικότερες και αμεσότερες επιπτώσεις από τη δημιουργία του λιμανιού θα πρέπει να αναμένονται στα χαρακτηριστικά και στην ένταση των ενδοπεριφερειακών ροών. Αυτές με τη σειρά τους θα σηματοδοτήσουν σχετικές μετατοπίσεις στην οικονομική διάρθρωση της περιφέρειας του νομού αλλά και της περιοχής άμεσης επιρροής, η διερεύνηση των οποίων αποτελεί ένα από τα ζητούμενα της συγκεκριμένης εργασίας.

Η αύξηση των διαπεριφερειακών ροών όπως αυτές αναλύθηκαν παραπάνω ευλόγα θα προκαλέσουν την αύξηση των ενδοπεριφερειακών ροών. Η ενδοπεριφερειακή οικονομική ροή όπως είναι διαμορφωμένη μέχρι στιγμής και όπως πολλάκις έχουμε αναφέρει είναι ιδιαίτερα άνιση. Η αναπτυξιακή δυναμική της περιφέρειας έχει εστιαστεί στο βόρειο άξονα ανάπτυξης του νησιού έχοντας δημιουργήσει οικονομικές συνεργασίες μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων του νησιού. Σε αντιδιαστολή βρίσκετε ο εν δυνάμει νότιος άξονας ανάπτυξης ο οποίος λειτουργεί απόλυτα εξαρτησιακά ως προς τον βόρειο άξονα. Σε κάθε νομό, τα μικρής εμβέλειας οικιστικά κέντρα εξαρτώνται από τα μεγάλα αστικά κέντρα και η ανάπτυξη τους καθορίζεται από αυτά. Η δημιουργία του Λιμένος μεταφόρτωσης Τυμπακίου αναμένετε να διαφοροποιήσει κατά πολύ αυτήν την εικόνα, σε συνδυασμό πάντα με άλλους αναπτυξιακούς παράγοντες (δίκτυα μεταφορών, προγραμματικοί στόχοι και υλοποίηση αυτών) όπως έχουν ήδη αναφερθεί.

Η θέση του λιμένος μεταφόρτωσης Ε/Κ στο Τυμπάκι θα λέγαμε ότι είναι στρατηγική για να προωθήσει την ισόρροπη ανάπτυξη σε όλη την περιφέρεια. Η κεντρικότητα της περιοχής τόσο γεωγραφικά σε σχέση με την γεωγραφία της Κρήτης όσο και οικονομικά σε σχέση με τη γειτνίαση στο αναπτυξιακό κέντρο της περιφέρειας το Ηράκλειο προσδίδει τα χαρακτηριστικά αυτά. Έτσι υπό συνθήκες σωστής προσπελασιμότητας θεωρείτε ως η πλέον βέλτιστη λύση για την χωροθέτηση της δραστηριότητας αυτής σε σχέση με τον νότιο προσανατολισμό και την πρόσβαση σε από όλα τα σημεία του νησιού.

Σε επίπεδο περιφέρειας καταρχήν αναμένεται η ισχυροποίηση και περεταίρω συγκέντρωση πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα της περιφέρειας, το Ηράκλειο. Επίσης η οικονομική σχέση μεταξύ της πόλης των Χανίων και της πόλης του Ηρακλείου θα ισχυροποιηθεί δημιουργώντας ένα δυναμικό δίπολο ανάπτυξης ενώ επιπλέον η πόλη του Ρεθύμνου και της Σητείας και τα λιμάνια τους θα αναπτύξουν τον εξαγωγικό τους χαρακτήρα καθώς βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με το λιμένα μεταφόρτωσης, διευρύνοντας έτσι την οικονομική τους βάση. Στο νότιο τμήμα της περιφέρειας η ανάγκη (- και η επιλογή πλέον-) για διακίνηση εμπορευμάτων και ανθρώπων θα αναπτύξουν κατά μήκος του νότιου άξονα ανάπτυξης αστικά κέντρα μεσαίου μεγέθους και η περιοχή άμεσης γειτνίασης με το λιμάνι θα είναι το πρώτο παράδειγμα της οικιστικής ανάπτυξης που θα ακολουθηθεί. Οι υφιστάμενες

εμπορευματικές και συναλλαγματικές ροές αναμένετε να ενισχυθούν. Η βελτίωση των ενδοπεριφερειακών μεταφορικών δικτύων και οι ανάγκες για μετακίνηση από παντού προς παντού θα ενισχύσουν καθοριστικά την δικτύωση τόσο των αστικών κέντρων όσο και τον μικρότερων οικισμών της περιφέρειας και των οικονομιών αυτών δημιουργώντας ένα πρότυπο χωρικής συνοχής.

Σε πιο ειδικό πλαίσιο πάντως, είναι γεγονός ότι οι άξονες ανάπτυξης διαπεριφερειακοί και ενδοπεριφερειακοί δημιουργούνται τόσο από την δυναμική πύκνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή όσο και από την έλξη και διάδοση αυτής της πύκνωσης δια μέσου και κατά μήκος των μεταφορικών συνδέσεων δημιουργώντας γραμμικές συγκεντρώσεις. Η ύπαρξη του ενός ή του άλλου παράγοντα μόνο δεν επαρκεί για την διάχυση και γενίκευση της ανάπτυξης. Με άλλα λόγια η συγκέντρωση δραστηριοτήτων γύρο από το νεοσύστατο λιμάνι φέρει από μόνη της μια ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο αλλά η μετάδοση και τούμπλαλιν η μεγέθυνση της ανάπτυξης αυτής δεν μπορεί να επιτευχτεί χωρίς τις κατάλληλες μεταφορικές συνδέσεις εντός της περιφέρειας.

Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει ο καταλυτικός ρόλος των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών και ιδιαίτερα όταν αυτά αφορούν την ζεύξη συνδυασμένων μεταφορών, στις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές σχέσεις του ευρύτερου χώρου, ο οποίος λειτουργεί πλέον ως σύστημα οικονομικού δικτύου και αναπτύσσετε με συμπληρωματικότητα.

4.2.2 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Είναι γεγονός, ότι υπάρχει άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ της ανάπτυξης των λιμένων και της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία βρίσκονται. Οι μεταφορικοί άξονες, που καθιερώνονται ή βελτιώνονται με την πύκνωση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας, αφενός ανταποκρίνονται στις αυξημένες μεταφορικές ανάγκες για την εξυπηρέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, αφετέρου προωθούν νέες παραγωγικές δραστηριότητες και συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση της απασχόλησης και των εισοδημάτων στις τοπικές κοινωνίες, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό κλίμα για συνολική ανάπτυξη. Συγχρόνως, με την ανάπτυξη κατάλληλων προϋποθέσεων για τη διευκόλυνση των

συνδέσεων, εξασφαλίζεται μια επιτυχημένη αντιμετώπιση των γεωγραφικών ασυνεχειών και διασφαλίζεται το ενιαίο του ελληνικού χώρου και η ενδυνάμωση της γεωγραφικής συνοχής

Με βάση την προηγηθείσα ανάλυση για την περιοχή μελέτης έχουν διαφανεί οι αναπτυξιακές της προοπτικές. Έτσι φαίνεται ότι δύο είναι οι βασικοί πυλώνες της οικονομίας της περιοχής, ο ένας είναι ο κλάδος του τουρισμού και ο άλλος είναι ο κλάδος της γεωργίας. Με βάση αυτούς τους κλάδους τείνουν να αναπτύσσονται και όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι της οικονομίας ώστε να μπορούν να τους υποστηρίξουν. Από την άλλη η δημιουργία του Λιμένας μεταφόρτωσης Τυμπακίου αποτελεί μια μεμονωμένη και σημειακή υποδομή η δημιουργία της οποίας είναι υποκινούμενη από την εθνική αναπτυξιακή πολιτική και από την ιδιωτική επιχειρηματική δραστηριότητα. Η δημιουργία του Λιμένα Μεταφόρτωσης θα συντελέσει στην επίτευξη γενικότερων εθνικών και περιφερειακών στόχων όπως αναλύθηκε στις προηγούμενες ενότητες. Έτσι η χωροθέτηση του σε αυτήν ακριβώς τη γεωγραφική θέση (Τυμπάκι) λαμβάνει υπόψη κατά κύριο λόγο τις περιφερειακές ανάγκες, ενώ οι τοπικές ανάγκες κατά το προγραμματισμό του έργου επακολουθούν. Ακόμη όμως και σε αυτήν την περίπτωση μπορούμε να πούμε ότι οι επιπτώσεις ενός τόσο μεγάλου έργου υποδομής είναι πολλαπλασιαστικές και δεν μπορούν να απομονωθούν. Δηλαδή ακόμη και αν το κίνητρο της δημιουργίας του λιμανιού δεν είναι η συμβολή στην αγροτική παραγωγή και στο τουριστικό προϊόν (που αποτελούν τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής), οι επιπτώσεις της λειτουργίας του εμμέσως θα διαχυθούν τόσο σε αυτούς τους κλάδους όσο και στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ - ΑΥΞΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στα πλαίσια λοιπόν αυτά, το λιμάνι δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί μόνο ως μία κενή οντότητα με διαστάσεις και σχήμα στον χώρο αλλά ως μία δυναμική επιχείρηση του τομέα των υπηρεσιών και ως πόλος έλξης άλλων επιχειρήσεων και πόλος ανάπτυξης της ευρύτερης οικονομίας. Έτσι θα δημιουργηθούν οικονομίες χωρικής συγκέντρωσης σε τοπικό επίπεδο οι οποίες θα συμβάλουν στην τοπική ανάπτυξη.

Είναι γεγονός ότι η ανάπτυξη μπορεί να είναι αποτέλεσμα της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων ως προς την επιλογή θέσης, καθώς η εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε μια περιφέρεια αυξάνει το απόθεμα κεφαλαίου και την απασχόληση σε αυτήν (McCAAN, 2001).

Οι οικονομίες συγκέντρωσης ωστόσο θα παρουσιάζουν μια εξέλιξη καθώς θα έχουν ως αφετηρία την συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων στην περιοχή ενώ στην συνέχεια θα αναπτυχθούν και άλλα είδη επιχειρήσεων δρώντας συμπληρωματικά ως προς τις αρχικές επιχειρήσεις. Έτσι σταδιακά θα προκληθεί μια γενικότερη οικονομική μεγέθυνση – ανάπτυξη της πολύ-λειτουργικότητας του χώρου που συνεπάγεται την αστική μεγέθυνση και θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός αστικού κέντρου.

Η οικονομική ισχυροποίηση και ανάπτυξη της περιοχής που θα επέλθει σταδιακά ως συνέπεια της συγκέντρωσης πολλών και ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων που θα απορροφηθούν έως ένα βαθμό από την οικονομική βάση του Ηρακλείου. Η συγκέντρωση αυτή θα συμβάλει στην μείωση της εξάρτησης της περιοχής άμεσης επιρροής από το αστικό κέντρο του Ηρακλείου. Έτσι θα δημιουργηθεί σταδιακά μια οικονομία αυτόνομη και ανταγωνιστική.

Έτσι, τα ποσοστά απασχόλησης θα αυξηθούν καθώς αφενός το λιμάνι θα προσφέρει νέες θέσεις εργασίας και αφετέρου θα δημιουργηθούν νέες θέσεις με την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου των υπηρεσιών των κατασκευών και έχοντας αποτελέσματα στην κατανομή μεγέθους των αστικών κέντρων και στις τοπικές τιμές γης και ακινήτων.

ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ - ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Μια ακόμη θετική μεταβολή, είναι η επέκταση του δικτύου ενδοπεριφερειακών μεταφορών με προσανατολισμό την Πρόσβαση στον Λιμένα Τυμπακίου. Είναι γεγονός, ότι η διάνοιξη νέων οδικών δικτύων και η βελτιστοποίηση των υπάρχοντων, αποτελεί επιτακτικό στόχο για την αναπτυξιακή ενδυνάμωση της περιφέρειας Κρήτης. Η ούτος ή άλλως βελτιστοποίηση αυτή αφενός θα επιταχυνθεί και αφετέρου θα γίνει αρτιότερη για να διευκολύνει την προσβασιμότητα στο λιμένα. και η επιλογή νέου τρόπου χωροθέτησης των επιχειρήσεων. Με την εκμηδένιση του χώρου διαμέσου της μείωσης

του χρόνου θα αυξηθούν οι κυκλοφοριακές ροές προς την περιοχή άμεσης επιρροής. Αυτό σημαίνει ότι αγαθά και υπηρεσίες θα μπορούν να μπορούν επικερδώς να μετακινούνται στην περιοχή.

Επίσης είναι γεγονός όπως έχει επιδείξει η εκ του πρακτέου εμπειρία ότι οι επιχειρήσεις χωροθετούνται κατά μήκος των κύριων ή και βασικών οδικών συνδέσεων. Μέχρι στιγμής η επιχειρηματική δραστηριότητα της περιφέρειας έχει κατανομηθεί σχεδόν εξολοκλήρου κατά μήκος της βόρειας ακτής της Κρήτης και του ΒΟΑΚ ο οποίος συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα. Μετά την χάραξη του ΝΟΑΚ και των εγκαρσίων δρόμων που θα συνδέουν την περιοχή με τα μεγάλα αστικά κέντρα και με πόλο έλξης το Λιμένα Μεταφόρτωσης Τυμπακίου οι επιχειρήσεις θα αρχίσουν να χωροθετούνται κατά μήκος αυτών των συνδέσεων.

Έτσι, επιτυγχάνεται μεγαλύτερη διασπορά και σωστότερη κατανομή σε όλη την επικράτεια της περιφέρειας. Από την στιγμή που θα υπάρξει ένα βελτιωμένο οδικό δίκτυο και δεδομένης της καλύτερης επικοινωνίας μεταξύ των νομών της περιφέρειας Κρήτης γίνεται προφανές ότι θα δημιουργηθούν ευνοϊκότερες συνθήκες για την διακίνηση των επισκεπτών, εργαζομένων και προϊόντων ύπαρξη της πιθανότητας μετακίνησης επιχειρήσεων από νομό σε νομό είναι δεδομένη, όπως επίσης και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Συνεπώς η εξάπλωση του ανθρώπινου δυναμικού θα επιφέρει εξάπλωση στον τρόπο με τον οποίο χωροθετούνται οι επιχειρήσεις.

Όσον αφορά δε την περιοχή άμεσης επιρροής οι βελτιωμένες οδικές και μεταφορικές συνδέσεις τόσο με την υπόλοιπη περιφέρεια όσο και με την υπόλοιπη Ελλάδα στην ενδεχόμενη περίπτωση συνεργασίας του Λιμένα Τυμπακίου με τον Λιμένα Πειραιώς θα βοηθήσουν στην εξωστρέφεια και στην άρση της μέχρι σήμερα αναπτυξιακής απομόνωσης της περιοχής και θα οδηγήσουν σε καλύτερα επίπεδα διαβίωσης για τους κατοίκους.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ

Όσον αφορά το τουριστικό προϊόν αναμένεται να έχει αρνητικές επιπτώσεις λόγω της “οχλούσας” φύσης του λιμανιού. Ο βαθμός αυτής της συρρίκνωσης, εξαρτάται καταρχήν από τον βαθμό όχλησης τόσο στο τοπίο όσο και στο φυσικό περιβάλλον και τις κοινωνικές ισορροπίες, όσο όμως και από την πολιτική υποστήριξης του κλάδου

στην περιοχή η οποία εμπίπτει σε κρατικές παρεμβάσεις και οργανωμένες ιδιωτικές πρωτοβουλίες των ξενοδόχων επιχειρηματιών (κυρίως θέμα marketing). Για την περιοχή άμεσης επιρροής οι οργανωμένες ιδιωτικές πρωτοβουλίες θεωρούνται ανέφικτες κυρίως λόγω της επιχειρηματικής φύσης των ιδιοκτητών ξενοδοχείων, καθώς οι τουριστικές μονάδες της περιοχής έχουν κυρίως οικογενειακή μορφή και δύσκολα μπορούν να γίνουν ανταγωνιστικότερες. Μακροπρόθεσμα βέβαια και δεδομένης της γενικότερης ανάπτυξης που αναμένεται στην περιοχή ο τουρισμός μπορεί να ανακάμψει και να ξεπεράσει τα σημερινά επίπεδα και σε άλλες μορφές.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Η οικονομία της περιοχής αναμένεται να κάνει στροφή προς τον τριτογενή τομέα. Αφενός κάποιες θέσεις εργασίας του λιμένα θα καλυφτούν από άτομα που έως τώρα εργάζονται στον γεωργικό κλάδο ενώ άλλοι από αυτούς θα μεταπηδήσουν και στα άλλα επαγγέλματα που θα αναπτυχθούν. Γενικότερα θα λέγαμε ότι αναμένετε μια τάση των απασχολούμενων στον αγροτικό τομέα να αλλάξουν επάγγελμα καθώς απόδοση της αγροτικής παραγωγής συνεχώς πέφτει (ανεξάρτητα από τη δημιουργία του λιμένα) έτσι η προσφορά νέων θέσεων εργασίας θα τους δώσει το κίνητρο να μεταπηδήσουν σε άλλα επαγγέλματα. Από την άλλη η ευκολότερη διακίνηση των προϊόντων θα είναι εφικτή και έτσι τα μερίσματα των κερδών της αγροτικής παραγωγής θα αυξηθούν με αποτέλεσμα όσοι απασχολούμενοι παραμείνουν στον γεωργικό τομέα να εκσυγχρονιστούν και να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικοί.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ-ΤΟΠΙΟ

Όπως έχει είδη επισημανθεί από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η περιοχή άμεσης επιρροής χαρακτηρίζεται από το πλούσιο φυσικό περιβάλλον και τοπίο ιδιαίτερης ομορφιάς. Είναι γεγονός ότι το μέγεθος και χρήση της εν λόγω υποδομής θα επηρεάσουν αυτά τα στοιχεία της περιοχής. Η σχέση του έργου με τον πυθμένα της θάλασσας αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας, το θαλάσσιο μέτωπο των οικισμών, τις γεωργικές γαίες και το δομημένο και αδόμητο περιβάλλον, μαρτυρά το εύρος αλλά και την ένταση των αναμενόμενων επιπτώσεων. Το σημαντικό σε αυτό το σημείο είναι να περιοριστούν στο ελάχιστο οι

αρνητικές επιπτώσεις σχετικά με τους ρύπους και την ενδογενή μόλυνση που μπορεί να επιφέρει στο οικοσύστημα της περιοχής στο τοπίο και στην κοινωνία.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στις επιπτώσεις της περιόδου κατασκευής και σε αυτές που αναμένονται από τη λειτουργία του λιμένα.

Περίοδος κατασκευής:

- η δραστηριότητα των εργοταξίων συνιστά εκτός των άλλων θόρυβο, αέρια ρύπανση και ρύπανση από στερεά και υγρά απόβλητα. Τα τελευταία απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής και των ακτών της περιοχής. Τα μεγάλα βάθη και το ανοιχτό Λιβυκό Πέλαγος ωστόσο αναμένεται να περιορίσουν τις επιπτώσεις αυτές.

- Η διάθεση υλικών από την εκβάθυνση είναι πιθανό να επηρεάσουν τη γενική δομή του βυθού της θαλάσσιας περιοχής.

- Οι λατομικές και χωματοργικές εργασίες επιβαρύνουν σημαντικά την περιοχή τόσο σε ποσοστά ατμοσφαιρικών ρύπων όσο και αναφορικά με τη φυσιογνωμία των οικισμών, το θαλάσσιο μέτωπο και το συνολικό τοπίο της περιοχής.

Περίοδος λειτουργίας:

- Σημαντική παραγωγή αέριων ρύπων και ηχορύπανσης από την εξυπηρετούμενη φορτοεκφόρτωση κιβώτιο-αγωγών πλοίων. Η ακτίνα εξάπλωσης αυτής της ρύπανσης αναμένεται να συμπεριλάβει τα παραθαλάσσια τμήματα του Δήμου Τυμπακίου.

- Κίνδυνος ενδεχόμενης ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου από ατυχήματα πλοίων.

- Προβλήματα συγκρούσεων (και αλλαγής) χρήσεων γης και η εξάπλωση οικιστικών εμπορικών και άλλων χρήσεων και δραστηριοτήτων εις βάρος των γεωργικών εκτάσεων, ενώ από την άλλη η αισθητική όχληση του τοπίου εις βάρος του τουριστικού προϊόντος και του ψυχισμού των κατοίκων αποτελούν επιπτώσεις της λειτουργίας του έργου.

Με βάση όλα τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι η δημιουργία του λιμανιού θα συμβάλει στην γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής αλλά θα ωθήσει και σε μία γενικότερη μετάλλαξη της οικονομίας. Οι κλάδοι που θα αναπτυχθούν θα αφορούν τον τριτογενή τομέα, έτσι θα γίνει μια απότομη μετάβαση από την παραδοσιακή στην

τριτογενοποιημένη οικονομία. Η αλλαγή αυτή θα λέγαμε ότι είναι αρκετά βίαιη καθώς παραλείπεται το στάδιο της βιομηχανοποίησης κατά τη συνήθη πορεία ανάπτυξης μιας οικονομίας, και χωρίς τις κατάλληλες υποστηρικτικές δομές οι οποίες αυτονόητα θεωρούνται ως βάση της ανάπτυξης θα προκαλέσει περιορισμό των θετικών επιπτώσεων οι οποίες παράλυτα θα τείνουν να αυξάνονται διαχρονικά.

4.2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΜΕΤΡΑ

Τα σύγχρονα δίκτυα υποδομής αναμφισβήτητα συμβάλουν προς την ενίσχυση της οικονομίας καθώς ελαχιστοποιούν τα ποσοστά εξαρτήσεων και ανελαστικότητας της αγοράς που τα συνοδεύει. Θα πρέπει όμως να συνοδεύονται από πλήθος άλλων ενεργειών ώστε να ενισχύουν επί μακρόν την αποδοτικότητα της περιφερειακής οικονομίας και να συμβάλουν ουσιαστικά στον χαρακτηρισμό της περιφέρειας ως υπολογίσιμο χωρικό σύστημα του ευρωπαϊκού και διεθνή χώρου. Με άλλα λόγια η σύγχρονη μεταφορική υποδομή και η βελτίωση των δικτύων, αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση, όχι όμως και μόνη ικανή συνθήκη ανάπτυξης και ανάδειξης της περιφέρειας στο διεθνές και ευρωπαϊκό σύστημα.

Η περιοχή άμεσης επιρροής θα πρέπει να αναπτύξει κοινωνικά συστήματα από τη μία άντλησης των θετικών επιδράσεων και από την άλλη ανοχής και αντίστασης των ενδεχόμενων αρνητικών συνεπειών της δημιουργίας του Λιμένος. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί τόσο με την κρατική μέριμνα για παροχή ευνοϊκών οικονομικών κινήτρων όσο και από την τοπική κοινωνία. Η διάχυση της ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο πρέπει να γίνει με στόχο την τόνωση της ελκυστικότητας της περιοχής ανάπτυξης. Στόχος αυτής της διάχυσης είναι και η αξιοποίηση των ήδη υπάρχοντων συγκριτικών πλεονεκτημάτων και όχι ο παραγκωνισμός αυτών έναντι των νέων τάσεων ανάπτυξης. Τέτοια πλεονεκτήματα είναι η αξιοποίηση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς της περιοχής από άποψη φυσικής δυναμικότητας ενώ από άποψη τεχνικής δυναμικότητας πρέπει να αξιοποιηθεί και η ύπαρξη του στρατιωτικού αεροδρομίου Τυμπακίου. Επίσης σημαντικό βήμα προς την αξιοποίηση της αναμενόμενης ανάπτυξης είναι η συμβολή της τοπικής κοινωνίας και η συνεργασία της με το εν λόγω έργο καθώς οι δράσεις συλλογικού χαρακτήρα, η δράση τοπικών φορέων και οι μεμονωμένες δράσεις των ιδιωτών (Παλιαρούτη, 2007).

Σε αυτό το σημείο, οφείλουμε επίσης να πούμε ότι οι αναμενόμενες αναπτυξιακές ροές όπως αναλύθηκαν στις προηγούμενες ενότητες θα δημιουργήσουν νέες ανάγκες για το σύνολο της περιφέρειας τον νομό και την περιοχή άμεσης επιρροής, ενώ σίγουρα θα ενταθούν οι ανάγκες επίλυσης των υφιστάμενων προβληματικών δικτύων, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών, και πολεοδομικές ρυθμίσεις για τα αστικά κέντρα που θα επηρεαστούν από τη δημιουργία του λιμένα. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η επιλογή των κατάλληλων μέτρων παρεμβάσεων και εργαλείων εφαρμογής και έλεγχου.

Όσον αφορά τη ενεργοποίηση δε των δυνάμεων της αγοράς για την οικονομική ανάπτυξη μετά τη δημιουργία του λιμένος πρέπει συμπληρωματικά με αυτές να λάβουν χώρα και συντονισμένες πολιτικές προσπάθειες άμεσων και έμμεσων κινήτρων για να αναδειχθεί ο αναπτυξιακός άξονας της Περιφέρειας Κρήτης. Εκτός από τα ωφέλει για τις επιχειρήσεις και την διαμόρφωση οικονομικών κλίμακας, τέτοιες ενέργειες θα οδηγήσουν στην επιθυμητή μείωση των διαπιστωμένων περιφερειακών ανισοτήτων και θα συμβάλουν ουσιαστικά στην άρση της απομόνωσης της Π. Κρήτης λόγω της νησιωτικότητας του χώρου.

Από την άλλη, η περιφερειακή οικονομία δεν αποτελεί κλειστό σύστημα, αντίθετα χαρακτηρίζεται από εισροές και εκροές. Έτσι, θα πρέπει να εντοπιστεί αυτό το βέλτιστο επίπεδο ισορροπίας όπου το ισοζύγιο θα κινείται προς όφελος της τοπικής παραγωγικής τάσης και την ενίσχυση του ρόλου του χώρου αναφοράς στο εθνικό σύστημα. Αυτό προϋποθέτει πλήθος παραγόντων, μεταξύ των οποίων κυρίως ανταγωνιστικότητα των χωρικά συγκεντρωμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων και εκσυγχρονισμό των δικτύων. Κατά αυτόν τον τρόπο, αμβλύνονται οι φραγμοί εξέλιξης και επικοινωνίας και επιτυγχάνεται η αύξηση του πληθυσμιακού αλλά και του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, και ξεκινά η πορεία προς την κατεύθυνση της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης.

Το φαινόμενο της “άντλησης”, το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που συνοδεύουν τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειακών και σχετικά απομονωμένων περιοχών μέσω του δικτύου μεταφορών. Για πολλές περιοχές η σχετική απομόνωση σημαίνει ικανότητα επιβίωσης, ενώ δεν είναι δεδομένο ότι η βελτίωση της επικοινωνίας εξασφαλίζει από μόνη της την οικονομική ανάπτυξη. Εμφανίζεται έτσι συχνά ο κίνδυνος η βελτίωση των υποδομών μεταφορών, χωρίς παράλληλη αναβάθμιση του παραγωγικού δυναμικού, να διευκολύνει την εκμετάλλευση των ενδογενών πόρων

αυτών των περιφερειών από μακρινές και πολύ πιο ισχυρές οικονομικά περιφέρειες (Λαμπρινιάδης, 2002).

Σε κάθε βέβαια περίπτωση, δεν θα πρέπει να αφηνόμαστε σε απόλυτα φιλελεύθερες πρακτικές, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι θα πρέπει παράλληλα με τη δημιουργία του Λιμένα υπό φιλελεύθερες συνθήκες να ληφθούν και τα αντίστοιχα κρατικά μέτρα τα οποία θα εξισορροπήσουν τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής που θα υποδεχτεί τον λιμένα.

5 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε μια προσπάθεια συνοπτικής επισκόπησης του γενικού πλαισίου μεταφορών, εντός του οποίου εντάσσεται και το έργο του Λιμένα Μεταφόρτωσης Ε/Κ Τυμπακίου, η δημιουργία υποδομών και ειδικά η ανάπτυξη των συστημάτων μεταφορών και συγκοινωνιών, θεωρείτε ως μία από τις σημαντικότερες εθνικές πολιτικές που μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη χωρών ή περιφερειών που χαρακτηρίζονται από σχετική υστέρηση. Με άλλα λόγια, το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας (ή μιας περιφέρειας) αποτελεί ένα σημαντικότατο σύστημα παραγωγικών υποδομών το οποίο, εκτός από ροές προσώπων και αγαθών επιτελεί καταλυτικά στην διακίνηση αλλά και συγκέντρωση κεφαλαίου, με όσα αυτό συνεπάγεται στην οικονομική ανάλυση της περιοχής αναφοράς.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αποτελούν μία από τις σημαντικότερες πολιτικές που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός τους είναι η αποτελεσματικότερη σύνδεση των κρατών-μελών και η επίτευξη της ισόρροπης ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, τίθεται το ερώτημα κατά πόσο επιτυγχάνεται ο παραπάνω στόχος εφόσον σε αρκετές περιπτώσεις έχουν διαπιστωθεί τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του ευρωπαϊκού χώρου αποτελεί το τρίγωνο Λονδίνο-Παρίσι-Βρυξέλες, των οποίων η σύνδεση οδήγησε στην πόλωση της ανάπτυξης, στην απομύζηση των ενδιάμεσων περιοχών, και κατά συνέπεια στη μεγέθυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η επίτευξη των παραπάνω στόχων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με ορθολογικές και στρατηγικές κατευθύνσεις από την κοινότητα και τα κράτη-μέλη (Βλαχοπούλου και Παπαθεοχάρη, 2005).

Η πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις μεταφορές υποστηρίζει έντονα τις Συνδυασμένες Μεταφορές, γεγονός που φαίνεται ξεκάθαρα στις λίστες των έργων προτεραιότητας που κατά καιρούς συντάσσονται με τις θαλάσσιες μεταφορές να έχουν πρωτεύοντα ρόλο.

Από την άλλη, η γενικότερη αντιμετώπιση των δημοσίων έργων μεγάλης εμβέλειας από τις ελληνικές κυβερνήσεις και τους πολίτες έχουν οδηγήσει στην ύπαρξη λίγων σε αριθμό δημοσίων έργων, καθώς και στην μη αποδοχή νέων μέσων μεταφοράς ως κινητήριο μοχλό για την περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτή η συμπεριφορά οφείλεται στην παρεμπόδιση της ανάπτυξης στην Ελλάδα εξαιτίας ιστορικών γεγονότων και προβλημάτων της εσωτερικής πολιτικής της, καθώς και στο πλήθος μικρών

οικογενειακών επιχειρήσεων, οι οποίες δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στη λειτουργία τόσο μεγάλων έργων. Έτσι λοιπόν, δημιουργούνται συχνά αντιπαραθέσεις μεταξύ των εκάστοτε κυβερνήσεων και των τοπικών κοινωνιών, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση των ένταξης της χώρας σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η περίπτωση της δημιουργίας του Λιμένος Μεταφόρτωσης Ε/Κ Τυμπακίου δεν κατάφερε να ξεφύγει από αυτόν τον κανόνα, καθώς η αντίρρηση της τοπικής κοινωνίας για την χωροθέτηση του, σε αυτήν την περιοχή, οδήγησε στον μπλοκάρισμα των διαδικασιών κατασκευής του.

Η δημιουργία μεγάλων έργων υποδομής στον ελλαδικό χώρο, θεωρείται απαραίτητη. Ωστόσο, για την επίτευξη της αποδοτικότητας αυτών των έργων, είναι ανάγκη να εναρμονίζονται οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της χώρας με τα αναπτυξιακά τους χαρακτηριστικά, προκειμένου να μην παρατηρούνται φαινόμενα πόλωσης ή συγκέντρωσης, αλλά διάχυση των δραστηριοτήτων στον χώρο. Αποτελεσματική λύση στο παραπάνω φαινόμενο μπορεί να δοθεί κυρίως από το κράτος, το οποίο θα καλείται να λάβει μέτρα ενίσχυσης περιοχών (παροχή τοπικών αναπτυξιακών κινήτρων), παρεμποδίζοντας έτσι την ενδεχόμενη απομύζηση τους.

Επιπλέον, η φυσιογνωμία της περιοχής άμεσης επιρροής (αναπτυξιακή και γεωμορφολογική) αποτέλεσε σημαντικό εμπόδιο στην απόφαση δημιουργίας του έργου. Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως ένα πολύ ισχυρό κομβικό σημείο των αξόνων Ανατολής Δύσης και Βορά- Νότου, αντιμετώπισε κατά καιρούς χωροταξικά προβλήματα έλλειψης σχεδιασμού και προγραμματισμού και τέλος, προβλήματα συνεργασίας του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα. Τα παραπάνω την εμποδίζουν να προωθήσει την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών της μεταφορικών υποδομών όπως είναι ο λιμένας.

Εκτός από τον θετικό ρόλο που πρόκειται να διαδραματίσει ο λιμένας αυτός στην βελτίωση και αναβάθμιση του δικτύου μεταφορών για το σύνολο της χώρας (εθνικό επίπεδο), οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις του έργου σε περιφερειακό επίπεδο, αν και καθίστανται δύσκολα ανιχνεύσιμες, θεωρούνται δεδομένες και μακροπρόθεσμες. Τόσο με την έννοια της διαμόρφωσης, ενίσχυσης ή και γένεσης διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών ροών και της διαφοροποίησης της συσσωρευμένης δυναμικής του χωρικού συστήματος της περιφέρειας Κρήτης όσο και σε επίπεδο αναδιοργάνωσης του χώρου και ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας του σε σχετικά απόλυτα

μεγέθη, η δημιουργία του λιμένα εκτιμάτε πως θα λειτουργήσει ενισχυτικά. Ως μοχλός αναθέρμανσης – εγρήγορσης της αναπτυξιακής διαδικασίας αλλά και ως τρόπος ενοποίησης χωρικών συστημάτων, η σημασία του έργου καθιστάτε καταλυτική. Τέλος, σε επίπεδο όπου οι συνέπειες λειτουργίας του χώρου αποτυπώνονται πιο “καθαρά” και είναι εύκολα αναγνωρίσιμες, οι αλλαγές σε πολεοδομικό, χωροταξικό, κυκλοφοριακό επίπεδο αναμένεται να διαφοροποιήσουν την υφιστάμενη κατάσταση και να δημιουργήσουν ένα νέο τοπίο η δομή του οποίου θα συνδέεται άμεσα με το έργο.

Σε κάθε πάντως περίπτωση, απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία και την αποτελεσματική λειτουργία του έργου αποτελεί η παροχή αναπτυξιακών κινήτρων στις περιοχές που κινδυνεύουν από αισθητική υποβάθμιση κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας του έργου, σε συνδυασμό με την με την ορθολογική αξιοποίηση των ενδογενών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης από την τοπική κοινωνία. Επιπλέον, η μελλοντική παράλληλη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων του νησιού καθώς και η ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρομών του λιμανιού που θα εντείνουν τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές ροές και θα διασφαλίσουν την αποδοτικότητα του έργου.

Τέλος, ένα τόσο σημαντικό έργο δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα. Αντίθετα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες εκείνες οι χωρικές οικονομικές και κοινωνικές παράμετροι που συνθέτουν και πλαισιώνουν το έργο στην φάση κατασκευής και λειτουργίας του. Ο λιμένας Τυμπακίου θα υλοποιηθεί για να εξυπηρετήσει τις εμπορευματικές ροές προς τα ΕΔΜ και ΔΔΜ και να διασφαλίσει την εξωστρέφεια και τη σύνδεση της περιφέρειας με Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών. Η εξωστρέφεια αυτή θα αποτελέσει θα αποτελέσει παράγοντα χωρικών και οικονομικών εξαρτήσεων, ανακατατάξεων και διαφοροποιήσεων. Οι εν λόγω μεταβολές θα είναι πιο έντονες και πιο διακριτές στην ‘άμεση ακτίνα επιρροής ενώ όσο η κλίμακα του χώρου αναφοράς θα διευρύνεται, θα διαφοροποιείτε και ο τρόπος που θα αποτυπώνονται σε αυτόν, οι επιπτώσεις της λειτουργίας του έργου καθώς θα υπεισέρχεται πλήθος ‘άλλων παραγόντων που θα περιπλέκει την ανάγνωση των φαινομένων και των εκδηλωμένων τάσεων (Καϊάφα, 2003). Ακόμη, θα πρέπει να υπάρξει (όσο το δυνατόν) πλήρης συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, καθώς επίσης και καθοδηγητικές παραινέσεις από το κράτος σε συνδυασμό με την ανάπτυξη τοπικών πρωτοβουλιών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρικοπούλου Ε. & Καυκάλας Γ. (1985): *Η ρύθμιση του περιφερειακού χώρου θεωρία και πρακτική*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής

Αραμπατζής Ε. & Κότιος Α. (2002): *Η Ευρωμεσογειακή Εταιρική Οικονομική Σχέση Μετά τη Βαρκελώνη. Μερική Αποτίμηση των Οικονομικών Επιδράσεων*. Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 8(8): 177-204

ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ (2007): “*Ανάπτυξη Λιμενικών Εγκαταστάσεων στο Τυμπάκι Ν. Ηρακλείου*”. Αθήνα: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου

Βλαχοπούλου Χ. και Παπαθεοχάρη Θ. (2005): “*Οι Χωροταξικές Συνέπειες των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στις Περιοχές Διέλευσης τους, Η Περίπτωση της Ιονίας Οδού*”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) 2008

ICAP ΑΕ (2001): “*Στρατηγική Ανάλυση Προοπτικών Τουρισμού Κρήτης*”. Ηράκλειο: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος

Καββαδίας Π. (1992): *Δείκτες Περιφερειακής Ανάπτυξης στην Ελλάδα*. Αθήνα: ΚΕΠΕ

Καϊάφα Σ. (2003): “*Ζεύξη Ρίου-Αντιρίου. Χωρικοί Μετασχηματισμοί και Επιπτώσεις σε Πολεοδομικό-Χωροταξικό Επίπεδο*”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Λαμπρινιάδης Λ. (2002): *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη

Λαμπρινιάδης Λ. (1993): *Περιφερειακά Πανεπιστήμια στην Ελλάδα. Από τα αιτήματα για στρατόπεδα νεοσύλλεκτων στο αίτημα για περιφερειακά πανεπιστήμια*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής

Λαμπρινιάδης Λ. (2001): *Οικονομική Γεωγραφία: στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη

McCAAN P. (2001): *Αστική και Περιφερειακή Οικονομική*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

Μπεριάτος Η. & Ballesta J. (2007): “Θεωρία και Πολιτική του Τοπίου, Ελληνικές και Γαλλικές Εμπειρίες”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Νιαβής Σ. (2007): “ Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξη τους”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ομάδα εργασίας ΕΜΠ (2007): “Προκαταρκτική Εκτίμηση των Κοινωνικών, Οικονομικών και Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από την κατασκευή ενός Διεθνούς Εμβέλειας Λιμένα στην Περιοχή του Τυμπακίου Ηρακλείου”. Ηρακλείο: ΟΛΗ(πρόσβαση: 15/09/2009)

Παλιαρούτη Ι. (2007): “Οι Αερομεταφορές και οι Επιπτώσεις τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη: Προοπτικές Ανάπτυξης του ΚΑΝΑ και της Ευρύτερης Περιοχής”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παρδάλη Α. (1997): *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*. Αθήνα: Inerbooks

Παρδάλη Α. (2001): *Η Λιμενική Βιομηχανία στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Ι. (2004): *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

Ποτουρίδης Α. (2006): “Λιμάνια και Περιφερειακή Ανάπτυξη”. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης (ΠΕΠ) 2000-2006

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης και Νήσων Αιγαίου (ΠΕΠ) 2007-2013

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ) 2003

Σκάγιανης Π. (1994): *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*. Αθήνα – Πειραιάς: Εκδόσεις Α.Σταμούλης

ΥΕΝ, (2006): *Εθνική Λιμενική Πολιτική*. Πειραιάς: ΥΕΝ

Χλωμούδης Κ. (2001): *Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων*. Πειραιάς: Τζεί και Τζεί Ελλάς

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Biel D. (1986): *The Contribution of Infrastructure to Regional Development. Final Report and Annex*. Luxemburg: Commission of the European Communities

Chlomoudis I. Constantinos και Pallis A. Athanasios (2002): *European Union Port Policy*. Αθήνα: Ellinika Grammata S.A.

Hoyle B. S. και Pinder D.A. (1992): *European Port Cities In Transition*. London: Belhaven Press

Skayannis D. Pantelis (2003): *Greece as the Transport Node in the Eastern Mediterranean*. Discussion Paper Series, 9 (27): 599-620

ΚΕΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

Psaraftis N. H. (2005) 'EU Port Policy: Where Do We Go From Here?', *Maritime Economics & Logistics*. 2005, 7, (73-82), www.palgrave-journals.com/mel. (πρόσβαση στις 24/06/2009)

Pallis A. Athanasios & Vaggelas K. George (2005) 'Port Competitiveness and the EU Port Services' Directive: The Case of Greek Ports', *Maritime Economics & Logistics*. 2005, 7, (116-140) www.palgrave-journals.com/mel. (πρόσβαση στις 15/07/2009)

Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2006) 'Cosco ,China Shipping, Τυμπάκι: Χρυσή Νέα Εποχή Ή Κινέζικη Κατάρρα;', <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2006/ports/COSCO2.pdf>. (πρόσβαση στις 10/07/2009)

Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2006) 'ΟΛΠ: Ο Δύσκολος Δρόμος της Ιδιωτικοποίησης', www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2006/ports/efoplistis.pdf. (πρόσβαση στις 10/07/2009)

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία. www.statistics.gr/. (πρόσβαση στις 5/7/2009)

Eurostat (2006). <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal> (πρόσβαση στις 5/7/2009)

Ocean, Offshore and Arctic Engineering. <http://www.ooae.org/images/hamburg.jpg>

(πρόσβαση στις 28/6/2009)

Port of Bilbao. <http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/en/index.jsp> (πρόσβαση στις 28/6/2009)

European Sea Ports Organizations. <http://www.espo.be/Home.aspx> (πρόσβαση στις 28/6/2009)

Port-Net. www.port-net.net (πρόσβαση στις 28/6/2009)

ΟΛΗ. <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=29952> (πρόσβαση στις 8/8/2009)

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ρεθύμνου.

http://www.nar.gr/index.php?option=com_weblinks&catid=34&Itemid=23 (πρόσβαση στις 8/8/2009)

Λιμενικό Ταμείο Χανίων. <http://www.ltnx.gr/index.php?map> (πρόσβαση στις 8/8/2009)

Εφημερίδα η Ανατολή.

http://www.anatolh.com/index.php?option=com_content&task=view&id=866&Itemid=2 (πρόσβαση στις 8/8/2009)

Natura 2000. www.natura2000.gr (πρόσβαση: 15/07/2009)

ΥΠΕΧΩΔΕ. www.minenv.gr (πρόσβαση στις 15/7/2009)

Υπουργείο πολιτισμού.

http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2369 (πρόσβαση: 15/09/2009)

Port Gioia Tauro – ITALIA.

http://www.contshipitalia.com/reports/CICT_full_report.pdf (πρόσβαση: 15/09/2009)

coontainer Terminal Bremerhafen –DEUTSCHLAND

<http://www.civil.bilfinger.co.uk/index.php?id=833> (πρόσβαση: 15/09/2009)

Port of Hamburg – DEUTSCHLAND

http://www.hafen-hamburg.de/en/list/Container_Terminals (πρόσβαση: 15/09/2009)

Suez Canal Container Terminal -EGYPT

<http://www.scctportsaid.com/>(πρόσβαση: 15/09/2009)

Cape Town Container Terminal – SOUTH AFRICA

<http://www.ports.co.za/cape-town.php>(πρόσβαση: 15/09/2009)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ****ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ**

Πίνακας 34 Πληθυσμιακή Εξέλιξη Περιφέρειας Κρήτης σε σχέση με άλλες Περιφέρειες κ το Σύνολο της Χώρας

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				% ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
	1971	1981	1991	2001	71-81	81-91	91-01	71-01
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	210459	195004	201363	205235	-7,34	3,26	1,92	-2,48
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	207354	233529	255192	298462	12,62	9,28	16,96	43,94
ΚΡΗΤΗ	456642	502165	536433	595217	9,97	6,82	10,96	30,35
ΑΤΤΙΚΗ	2797849	3369424	3594817	3894573	20,43	6,69	8,34	39,20
ΕΛΛΑΔΑ	8768641	9740417	10259900	10964020	11,08	5,33	6,86	25,04

Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία ίδια

Παρατηρώντας τα στοιχεία του Πίνακα 29 βλέπουμε ότι η διαχρονικά εξέλιξη του πληθυσμού της περιφέρειας Κρήτης από το 1971 έως το 2001 είναι ανοδική ενώ η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού από το 1971 έως το 2001 είναι μεγαλύτερη κατά 5 μονάδες από το σύνολο της χώρας και πλησιάζει το 30%.

Τα στοιχεία αυτά απεικονίζονται και στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 23 Πληθυσμιακή εξέλιξη περιφέρειας Κρήτης

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

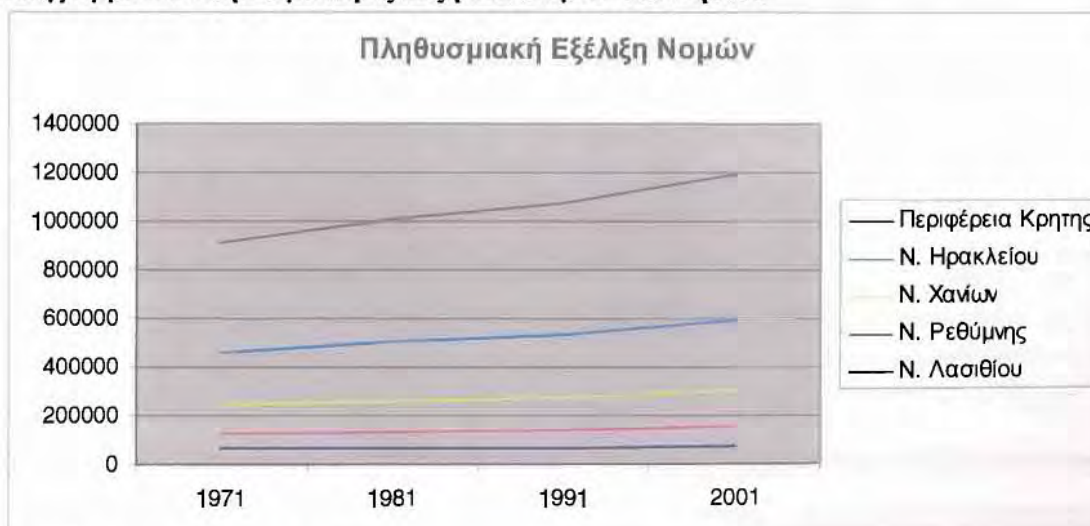
Ο πληθυσμός του Ν. Ηρακλείου ανέρχεται στις 291225 κατοίκους με βάση την απογραφή του 2001. Διαχρονικά από το 1971 έως το 2001 ο πληθυσμός του νομού αυξάνεται και η ποσοστιαία μεταβολή του σε αυτές τις δεκαετίες είναι 38,90%. Βλέπουμε στον πίνακα 3 ότι η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στον νομό Ηρακλείου είναι μεγαλύτερη τόσο από το σύνολο χώρας και τη Περιφέρεια Κρήτης όσο και από τους άλλους 3 νομούς του νησιού.

Πίνακας 35 Πληθυσμιακή Εξέλιξη Ν. Ηρακλείου

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				% ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
	1971	1981	1991	2001	71-81	81-91	91-01	71-01
Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ	66226	70053	70253	75736	5,78	0,29	7,80	14,36
Ν. ΡΕΘΥΜΝΗΣ	60949	62634	68905	78957	2,76	10,01	14,59	29,55
Ν. ΧΑΝΙΩΝ	119797	125856	131939	148450	5,06	4,83	12,51	23,92
Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	209670	243622	265336	291225	16,19	8,91	9,76	38,90
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	456642	502165	536433	595217	9,97	6,82	10,96	30,35
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8768641	9740417	10259900	10964020	11,08	5,33	6,86	25,04

Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 24 Πληθυσμιακή εξέλιξη των Νομών του Νησιού

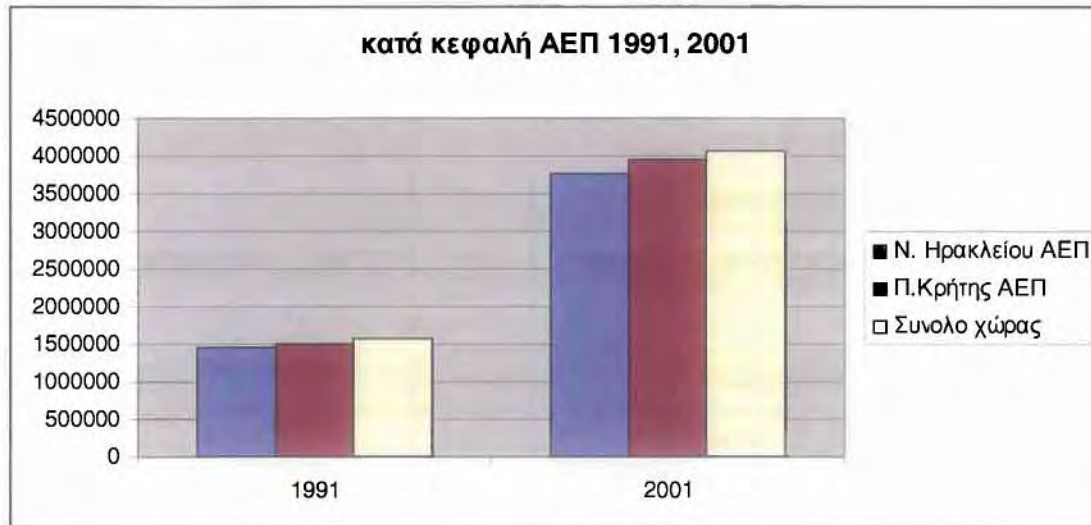


Πηγή: ΕΣΥΕ, Επεξεργασία ίδια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Διάγραμμα 25: Εξέλιξη του κκ ΑΕΠ



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε την απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο στην περιφέρεια Κρήτης για τα έτη 1991 και 2001. με βάση αυτόν τον πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν παρατηρούμε ποιοι κλάδοι συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων για την περιφέρεια.

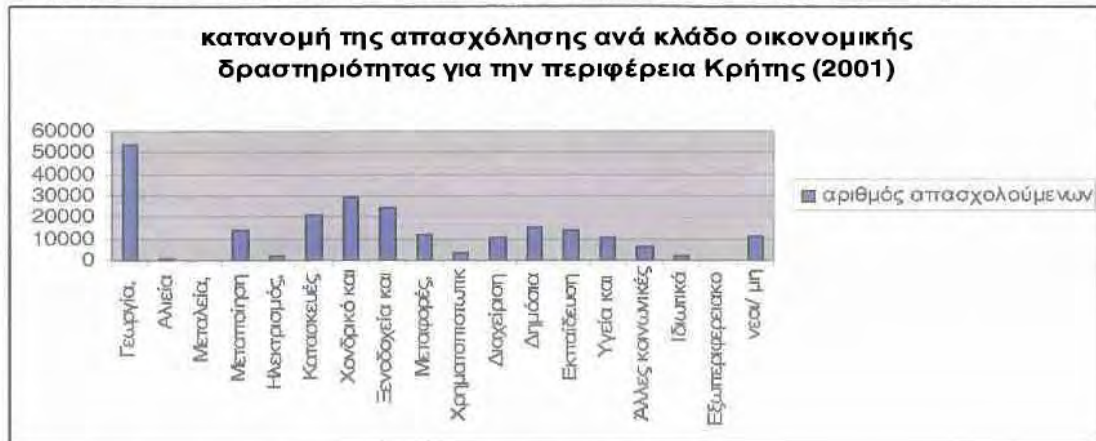
Διάγραμμα 26 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας κατά φύλο στην περιφέρεια Κρήτης 1991 και 2001

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΕΤΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ					
	1991			2001		
	ΦΥΛΟ					
	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
A,Α.ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΘΗΡΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ.	43059	18349	61408	32257	21259	53516
B,Β.ΑΛΙΕΙΑ.	541	5	546	483	171	654
C,Σ.ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ.	325	38	363	200	8	208
D,Δ.ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ.	10000	2758	12758	11150	2901	14051
E,Ε.ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ.	1011	118	1129	1515	234	1749
F,Φ.ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ.	18891	168	19059	20798	407	21205
G,Γ.ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΥΚΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ.	16264	7883	24147	18093	11461	29554
H,Η.ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ.	8929	6682	15611	12919	11340	24259
I,Ι.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.	8978	1384	10362	9873	2270	12143
J,Ψ.ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.	1604	947	2551	1978	1797	3775
K,Κ.ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.	3004	2223	5227	5328	5054	10382
L,Λ.ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.	10506	3812	14318	11028	4636	15664
M,Μ.ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.	4250	5555	9805	5394	8422	13816
N,Ν.ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ.	2486	4334	6820	3550	6790	10340
ΝΑ,ΝΕΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ	-	-	0	0	0	0
O,Ο.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ Η ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.	2903	1768	4671	3705	2779	6484
P,Ρ.ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.	12	433	445	68	2020	2088
Q,Q.ΕΤΕΡΟΔΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ.	700	83	783	18	19	37
Χ,Χ.ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ.	4347	2198	6545	7548	3860	11408

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Με βάση το διάγραμμα 26 παρατηρούμε ότι οι κλάδοι που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων στην Περιφέρεια Κρήτης είναι η γεωργία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι κατασκευές και η μεταποίηση.

Διάγραμμα 27: Κατανομή απασχόλησης ανά κλάδο για την περιφέρεια Κρήτης 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε την απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο στον νομό Ηρακλείου για τα έτη 1991 και 2001. με βάση αυτόν τον πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν παρατηρούμε ποιοι κλάδοι συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων για τον νομό.

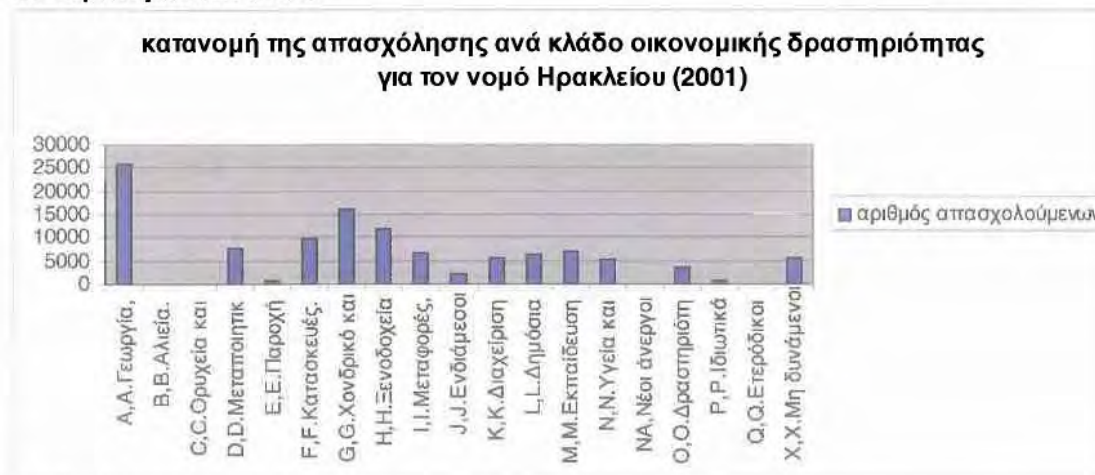
Πίνακας 36 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο στον νομό Ηρακλείου (1991-2001)

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ					
	1991			2001		
	ΦΥΛΟ					
	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Α,Α.ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΘΗΡΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ.	21146	8237	29383	15391	10533	25924
Β,Β.ΑΛΙΕΙΑ.	94	3	97	97	40	137
Γ,Γ.ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ.	104	17	121	59	4	63
Δ,Δ.ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ.	5108	1403	6511	6065	1683	7748
Ε,Ε.ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ.	576	61	637	728	106	834
Φ,Φ.ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ.	9724	91	9815	9529	229	9758
Γ,Γ.ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ.	8948	4169	13117	10050	6077	16127
Η,Η.ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ.	4429	2877	7306	6493	5382	11875
Ι,Ι.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.	4729	833	5562	5272	1419	6691
Ζ,Ζ.ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.	827	444	1271	1015	910	1925
Κ,Κ.ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.	1597	1190	2787	2991	2686	5677
Λ,Λ.ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.	3915	1849	5764	4052	2127	6179
Μ,Μ.ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.	2243	2893	5136	2787	4348	7135
Ν,Ν.ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ.	1233	2141	3374	1856	3542	5398
ΝΑ,ΝΕΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ	-	-	0	0	0	0
Ο,Ο.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ Η ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.	1496	966	2462	1939	1501	3440
Ρ,Ρ.ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.	6	232	238	29	818	847
Q,Q.ΕΤΕΡΟΔΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ.	125	36	161	-	1	1
Χ,Χ.ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ.	2476	1312	3788	3603	1866	5469

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Παρατηρούμε, ότι κλάδοι που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων στο νομό Ηρακλείου είναι η γεωργία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι κατασκευές και η μεταποίηση.

Διάγραμμα 28 Κατανομή της απασχόλησης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για τον νομό Ηρακλείου 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε την απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή άμεσης επιρροής για το 2001. με βάση αυτόν τον πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν παρατηρούμε ποιοι κλάδοι συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων.

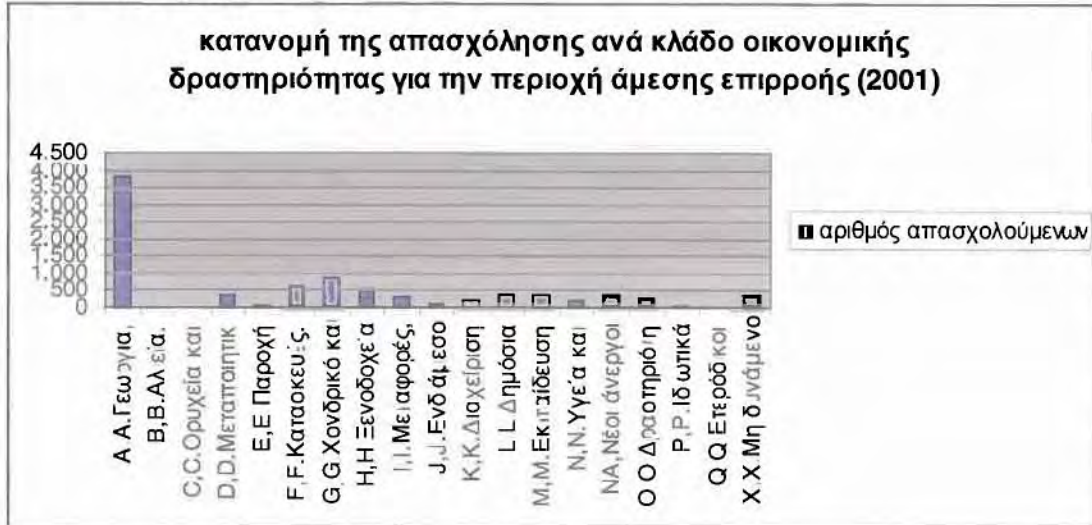
Πίνακας 37 Απασχόληση ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην Περιοχή άμεσης επιρροής (2001)

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
Α,Α.ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΘΗΡΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ.	3.841
Β,Β.ΑΛΙΕΙΑ.	14
Γ,Γ.ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ.	3
Δ,Δ.ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ.	370
Ε,Ε.ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΡΟΥ.	42
Φ,Φ.ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ.	614
Θ,Θ.ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ.	914
Η,Η.ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ.	545
Ι,Ι.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.	301
Ψ,Ψ.ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.	82
Κ,Κ.ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.	228
Λ,Λ.ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.	361
Μ,Μ.ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.	370
Ν,Ν.ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ.	186
ΝΑ,ΝΕΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ	383
Ο,Ο.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ Η ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.	244
Ρ,Ρ.ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΟΙΚΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.	49
Ο,Ο.ΕΤΕΡΟΔΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ.	0
Χ,Χ.ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΤΑΓΟΥΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ.	382
ΣΥΝΟΛΟ	8.929

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Με βάση τον πίνακα 38, παρατηρούμε ότι κλάδοι που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων στην περιοχή άμεσης επιρροής είναι η γεωργία, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι κατασκευές και η μεταποίηση.

Παρατηρούμε επίσης, ότι σε αυτό το χωρικό επίπεδο οι τιμές αυτών των κλάδων είναι περισσότερο ακραίες καθώς ο κλάδος της γεωργίας πλειοψηφεί σε απασχολούμενους με μεγάλη διαφορά, ενώ οι υπόλοιποι τέσσερεις κλάδοι έχουν χαμηλότερα ποσοστά συμμετοχής σε σχέση με την περιφέρεια και τον νομό.

Διάγραμμα 29 Κατανομή της απασχόλησης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για την περιοχή άμεσης επιρροής 2001

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1991-2001

ΚΡΗΤΗ

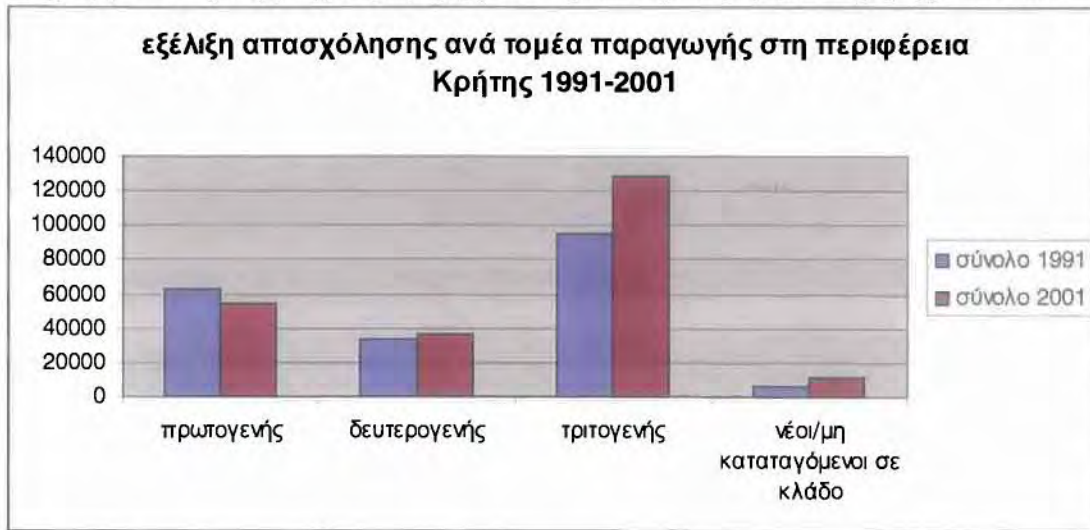
Στον πίνακα που ακολουθεί έχουμε την κατανομή της απασχόλησης ανά φύλο για την περιφέρεια Κρήτης το 1991 και το 2001. Παρατηρώντας το διάγραμμα 20 που ακολουθεί βλέπουμε ότι το 2001 σε σχέση με το 1991 η απασχόληση τριτογενοποιήθηκε καθώς μειώνεται ο αριθμός των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα και αυξάνεται στον τριτογενή ενώ από την άλλη η απασχόληση στον δευτερογενή μένει περίπου στα ίδια επίπεδα με μία μικρή αύξηση.

Πίνακας 38 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής και φύλο στο σύνολο της Κρήτης 1991-2001

ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΕΤΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ					
	1991			2001		
	ΦΥΛΟ					
	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	43925	18392	62317	32940	21438	54378
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	29902	3044	32946	33463	3542	37005
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	59636	35104	94740	71954	56588	128542
ΝΕΟΙ/ΜΗ ΚΑΤΑΤΑΓΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΚΛΑΔΟ	4347	2198	6545	7548	3860	11408

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

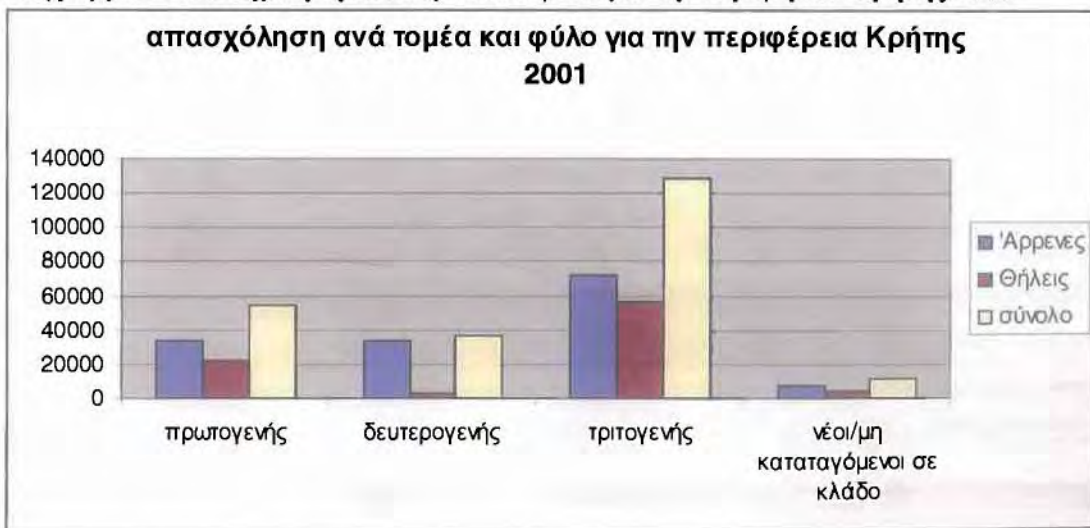
Διάγραμμα 30 Εξέλιξη της παραγωγής ανά τομέα στην περιφέρεια Κρήτης 1991-2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στο διάγραμμα 21 βλέπουμε την κατανομή ανά φύλο και τομέα των απασχολούμενων για την περιφέρεια Κρήτης το 2001. παρατηρούμε ότι σε όλους τους τομείς οι άνδρες καταλαμβάνουν περισσότερες θέσεις εργασίας και ειδικότερα στον δευτερογενή τομέα.

Διάγραμμα 31 Απασχόληση ανά τομέα και φύλο για την περιφέρεια Κρήτης 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Στον πίνακα που ακολουθεί έχουμε την κατανομή της απασχόλησης ανά φύλο για τον νομό Ηρακλείου το 1991 και το 2001. παρατηρώντας το διάγραμμα 22 που ακολουθεί καταλήγουμε στα ίδια συμπεράσματα με αυτά που παρατηρήσαμε στο επίπεδο της περιφέρειας, καθώς βλέπουμε ότι το 2001 σε σχέση με το 1991 η απασχόληση τριτογενοποιείται καθώς μειώνεται ο αριθμός των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα και αυξάνεται στον τριτογενή ενώ από την άλλα η απασχόληση στον δευτερογενή μένει περίπου στα ίδια επίπεδα με μία μικρή αύξηση.

Πίνακας 39 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής και φύλο στο νομό Ηρακλείου 1991-2001

ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΕΤΟΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ					
	1991			2001		
	ΦΥΛΟ					
	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	21344	8257	29601	15547	10577	26124
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	15408	1555	16963	16322	2018	18340
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	29548	17630	47178	36484	28811	65295
ΝΕΟΙ/ΜΗ ΚΑΤΑΤΑΓΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΚΛΑΔΟ	2476	1312	3788	3603	1866	5469

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

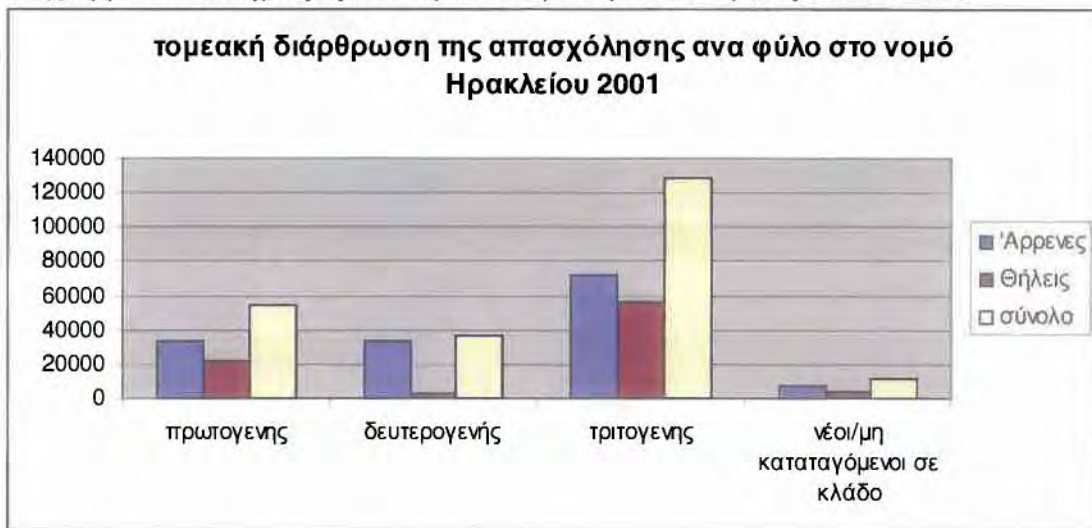
Διάγραμμα 32 Εξέλιξη της παραγωγής ανά τομέα στον νομό Ηρακλείου 1991-2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στο διάγραμμα 33, βλέπουμε την κατανομή ανά φύλο και τομέα των απασχολούμενων για τον νομό Ηρακλείου το 2001. παρατηρούμε ότι σε όλους τους τομείς οι άνδρες καταλαμβάνουν περισσότερες θέσεις εργασίας και ειδικότερα στον δευτερογενή τομέα.

Διάγραμμα 33 Απασχόληση ανά τομέα και φύλο για τον νομό Ηρακλείου 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

Στον πίνακα που ακολουθεί έχουμε την κατανομή της απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής για την περιοχή άμεσης επιρροής το 2001. παρατηρώντας το διάγραμμα 24 που ακολουθεί βλέπουμε ότι ο πρωτογενής τομέας είναι αυτός που έχει τους περισσότερους απασχολούμενους, διαμορφώνοντας τον αγροτικό χαρακτήρα της περιοχής.

Πίνακας 40 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στη περιοχή άμεσης επιρροής

ΤΟΜΕΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	3.858
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	1.026
ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	3.280

Πηγή ΕΣΥΕ (2001), επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 34 Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στο σύνολο της περιοχής άμεσης επιρροής 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Πίνακας 41 Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 1995-2001

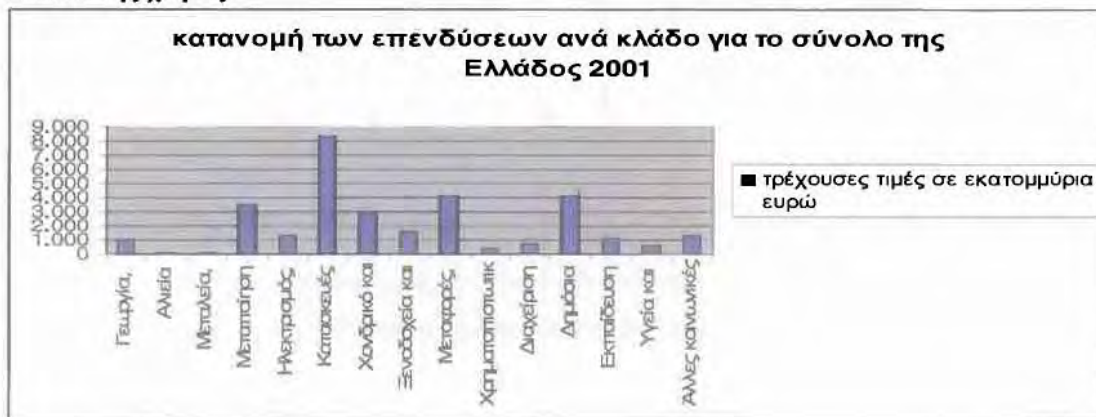
ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001	
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑ	ΚΡΗΤΗ
ΓΕΩΡΓΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΔΑΣΗ	628	30,88	688	38,18	794	40,74	897	38,93	1.045	57,00	1.114	66,43	1.044	67,73
ΑΛΙΕΙΑ	40	2,94	56	3,13	56	2,85	82	3,58	89	5,77	101	7,26	121	9,59
ΜΕΤΑΛΛΕΙΑ, ΟΡΥΧΕΙΑ	93	2,05	105	0,36	122	0,31	121	0,84	113	0,60	114	0,75	118	0,77
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	1.472	26,49	1.878	44,20	2.124	39,07	2.487	64,67	2.888	37,00	3.359	53,00	3.493	55,11
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ, ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ ΚΑΙ ΥΔΡΕΥΣΗ	795	35,34	1.154	49,70	1.134	47,45	1.030	46,34	914	38,61	1.202	48,02	1.335	53,34
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	4.889	246,81	5.191	223,59	6.011	305,56	6.883	338,69	7.746	415,99	7.602	404,73	8.284	441,04
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ	1.492	103,19	1.746	89,55	1.846	101,61	1.996	161,04	2.511	141,00	2.851	92,91	2.990	97,45
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	598	100,45	713	207,08	729	129,07	881	198,00	1.108	355,00	1.377	466,87	1.570	532,31
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	1.292	59,59	1.479	68,42	1.689	83,97	2.501	124,37	3.199	257,30	3.433	331,10	4.100	395,40
ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ	163	5,02	176	5,43	199	6,64	307	10,39	221	9,04	420	17,46	381	15,84
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΕΚΜΙΣΘΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧ/ΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	261	5,08	302	3,68	345	20,95	432	38,69	591	53,00	653	46,58	720	51,38
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΑΜΥΝΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	1.928	77,33	2.241	70,20	2.574	98,49	2.948	112,82	2.810	222,90	3.721	270,54	4.122	299,70
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	369	19,83	358	12,26	536	23,99	539	52,49	828	46,58	1.008	193,89	1.107	212,90
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	271	11,24	300	15,07	362	14,33	418	12,99	485	23,00	630	10,58	639	10,73
ΆΛΛΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	576	57,69	715	28,24	726	25,36	825	37,22	982	43,00	1.132	47,04	1.261	52,40
ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΜΕ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΕΞΩΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	14.867	784	17.104	859	19.248	940	22.348	1.241	25.530	1.706	28.716	2.057	31.285	2.296

Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Στον παραπάνω πίνακά φαίνονται οι ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το σύνολο της χώρας και τη περιφέρεια Κρήτης από το 1995 έως το 2001 σε τρέχουσες τιμές σε εκατομμύρια ευρώ.

Στα ακόλουθα διαγράμματα, μπορούμε να δούμε την κατανομή των επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το έτος 2001, τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στην περιφέρεια Κρήτης. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι στο σύνολο της Ελλάδας οι κλάδοι που απορροφούν τις περισσότερες επενδύσεις είναι η μεταποίηση, οι κατασκευές, το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, οι μεταφορές και η δημόσια διοίκηση. Όσον αφορά την περιφέρεια Κρήτης, οι κλάδοι που απορροφούν τις περισσότερες επενδύσεις είναι οι κατασκευές, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, οι μεταφορές, η δημόσια διοίκηση και η εκπαίδευση.

Διάγραμμα 35 Κατανομή των επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για το σύνολο της χώρας



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Διάγραμμα 36 Κατανομή επενδύσεων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας για την περιφέρεια Κρήτης 2001



Πηγή ΕΣΥΕ, επεξεργασία ίδια

Πίνακας 42 Εξέλιξη τουριστικής προσφοράς για την περιφέρεια Κρήτης 1998-2007

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ	ΜΟΝ ΑΔΕΣ	ΚΛΙ ΝΕΣ
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ 5*	18	9069	19	9351	19	9363	20	9633	20	9633	22	10309	29	14451	35	17131	38	18091	44	19508
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ 4*	91	31232	88	30041	89	30405	93	31408	95	32167	106	36196	112	36076	115	37344	118	37144	123	37055
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ 3*	164	21847	167	21665	166	21786	170	22321	173	22875	173	23236	168	22331	169	21832	172	22104	174	22065
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ 2*	372	22776	368	22491	368	22593	365	22552	364	22425	360	22410	359	22638	351	22609	343	21801	330	21182
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ 1*	56	1739	53	1635	53	1636	54	1670	55	1910	65	2846	92	4104	111	4486	111	4662	117	4637
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ Ε'	52	1494	50	1462	49	1442	45	1297	46	1385	44	1376	30	1027	13	381	11	273		
ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜ/ΤΑ	469	22523	479	22937	524	24999	552	26544	588	29284	624	33027	670	37340	696	40019	708	41124	712	42347
ΞΕΝΟΔ ΟΧΕΙΑ & ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜ/ΤΑ	3	508	3	508	4	514	4	514	4	514	1	414	1	513	2	1280	2	1280	2	1280
ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ	19	359	19	359	20	367	19	358	21	373	26	420	34	521	40	588	45	662	56	801
ΣΥΝΟΛΟ	1244	111547	1246	110449	1292	113105	1322	116297	1366	120566	1421	130234	1495	139001	1532	145670	1548	147141	1558	148875

Πηγή: ΕΟΤ, 2006

Πίνακας 43 Κύρια τουριστικά καταλύματα για το νομό Ηρακλείου ανά κατηγορία

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ * 2007					
ΕΙΔΟΣ & ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ		Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
		ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ %
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ	5*	18	4941	9948	15,82
	4*	60	11122	21293	33,86
	3*	63	4458	8484	13,49
	2*	124	4560	8758	13,93
	1*	62	1465	2853	4,54
ΕΠΙΠΛΩΜΕΝΑ ΔΙΑΜ/ΤΑ	5*	1	416	662	1,05
	4*	43	1427	2501	3,98
	3*	31	923	1728	2,75
	2*	67	1954	3480	5,53
	1*	48	1796	3108	4,94
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ & ΕΠΙΠΛΩΜΕΝΑ ΔΙΑΜ/ΤΑ	5*	-	-	-	-
	4*	-	-	-	-
ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ	A	4	19	42	0,07
	B	3	14	23	0,04
ΣΥΝΟΛΟ		524	33095	62880	100,00
		-	Δ/ΤΑ	-	-
		-	5429	-	-

Πηγή: ΕΟΤ, 2007

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ****Πίνακας 44 Δυνητική αγορά λιμένα Τυμπακίου**

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ	ΕΚΤΙΜΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΜΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΥΜΠΑΚΙ (%)
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	
ΕΛΛΑΔΑ	25%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	15%
ΤΟΥΡΚΙΑ	15%
ΚΥΠΡΟΣ	10%
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0%
ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	5%
ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	5%
ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ Ε/Κ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ / ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ 5%	5%

Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

**Πίνακας 45 Προσεγγιστική εκτίμηση της διακίνησης Ε/Κ από τον λιμένα
Τυμπακίου (σε εκατ. ΤΕΥ/έτος)**

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ OSC			
ΕΤΟΣ		2010	2015
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	ΕΛΛΑΔΑ	1,25	2,5
	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,51	0,83
	ΤΟΥΡΚΙΑ	0,33	0,67
	ΚΥΠΡΟΣ	0,1	0,17
	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2,91	4,17
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	10,4	15,46
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	8,17	12,28
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	23,67	36,08
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΣΙΑΣ			
ΕΤΟΣ		2010	2015
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	ΕΛΛΑΔΑ	0,94	1,88
	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,38	0,62
	ΤΟΥΡΚΙΑ	0,25	0,5
	ΚΥΠΡΟΣ	0,08	0,13
	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2,18	3,13
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	7,8	11,6
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	6,13	9,21
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	17,75	27,06
ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΙΜΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ			
ΕΤΟΣ		2010	2015
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	ΕΛΛΑΔΑ	0,23	0,47
	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,06	0,09
	ΤΟΥΡΚΙΑ	0,04	0,08
	ΚΥΠΡΟΣ	0,01	0,01
	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	0	0
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	0,39	0,58
	ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	0,31	0,46
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	1,03	1,69
ΕΤΟΣ		2010	2015
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ ΑΠΟ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ OSC (ΕΚΑΤ. ΤΕΥ)		1,44	1,75
ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΜΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ		0,07	0,09
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΤΙΜΟΥΜΕΝΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ		1,1	1,78

Πηγή : ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007

Οι κτηριακές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν :

- Κτίριο Υπηρεσιών εμβαδού 1.200 m², το οποίο θα στεγάζει στο ισόγειό του τα γραφεία των Τελωνειακών Υπηρεσιών και στον 1ο όροφο τα γραφεία του Λιμεναρχείου και της Αστυνομίας.
- Κτίριο Διοίκησης του ΣΕΜΠΟ, το οποίο θα είναι τριώροφο με εμβαδόν 3.800 m². Στο ισόγειο του κτιρίου θα στεγαστούν τα γραφεία των ιδιωτικών εταιρειών/ διαμεταφορέων που θα δραστηριοποιηθούν στο ΣΕΜΠΟ, στον 1ο όροφο θα στεγαστούν οι γενικές υπηρεσίες Διοίκησης του ΣΕΜΠΟ και στο 2ο όροφο θα στεγαστούν οι υπηρεσίες ελέγχου/ εποπτείας του ΣΕΜΠΟ.
- Ισόγειο κτίριο Προσωπικού περίπου 900 m² για την εξυπηρέτηση των αναγκών του προσωπικού που εργάζεται εντός του ΣΕΜΠΟ (εργάτες, χειριστές μηχανημάτων κλπ.). Το κτίριο αυτό θα περιλαμβάνει χώρους αποδυτηρίων/ φύλαξης προσωπικών αντικειμένων, Α' Βοηθειών και αναψυκτηρίου.
- Θέσεις parking ΙΧ οχημάτων.
- Εγκατάσταση Περιπτέρου – WC που θα περιλαμβάνει αναψυκτήριο με τραπεζοκαθίσματα.
- Πυροσβεστικός Σταθμός θα αποτελείται από ένα Υπόστεγο 500 m² για την φύλαξη/ συντήρηση των πυροσβεστικών οχημάτων και ένα κτίριο 500 m² για τη στέγαση των γραφείων και των κοιτώνων του πυροσβεστικού σώματος
- Για τη φύλαξη του ελαφρού Μηχανολογικού Εξοπλισμού (ελαστικοφόρων οχημάτων) χερσαίας μεταφοράς Ε/Κ, προβλέπεται η κατασκευή ειδικής αποθήκης 5.400 m², πλησίον της οποίας χωροθετούνται 2 Συνεργεία για τη συντήρηση/ αποκατάσταση του εξοπλισμού, με εμβαδόν 1.500 m² έκαστο
- Κατασκευή Αποθήκης Υλικών του Λιμένα, η οποία θα έχει εμβαδόν 2.000 m² περίπου.
- Αποθήκη Εκτάκτων Αναγκών, εμβαδού 1.250 m².
- Κατασκευή δύο (2) κτιρίων – υποσταθμών ΔΕΗ με διαστάσεις 250 m² έκαστο.
- Κατασκευή διώροφου κτιρίου Τερματικού Σταθμού 900 m², στο ισόγειο του οποίου θα τοποθετηθούν τα εκδοτήρια των εισιτηρίων, μικρά καταστήματα, το

αναψυκτήριο και η αίθουσα αναμονής των επιβατών, ενώ στον 1ο όροφο θα τοποθετηθούν τα γραφεία διοικήσεως και το Λιμεναρχείο (ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ, 2007).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

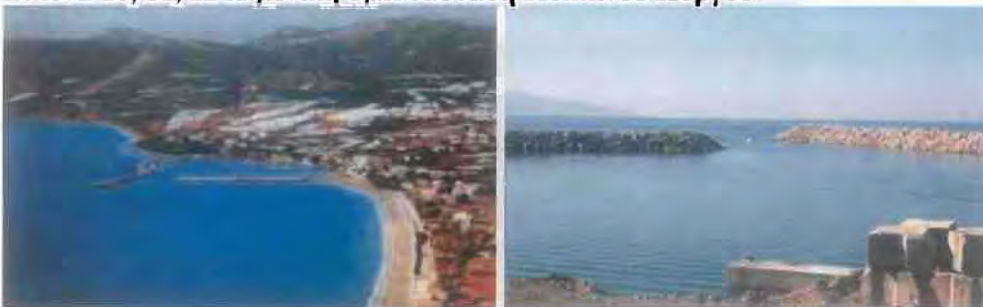
ΕΙΚΟΝΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΤΕΣ

Εικόνα 8, 9 Λιμενική εγκατάσταση Αγ. Γαλήνης



Πηγή: Ομάδα εργασίας ΕΜΠ, 2007

Εικόνα 10, 11, 12 Λιμενική εγκατάσταση Κόκκινου Πύργου



Πηγή: Ομάδα εργασίας ΕΜΠ, 2007

Εικόνα 13, 14, 15 Η θέση του έργου



Πηγή: ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ

Εικόνα 16 Ακτή Αγίας Γαλήνης όπως είναι σήμερα



Πηγή: Ομάδα εργασίας ΕΜΠ, 2007

Εικόνα 17 Ακτή Αγίας Γαλήνης μετά την δημιουργία του Λιμένα



Πηγή: Ομάδα εργασίας ΕΜΠ, 2007

Εικόνα 18 Ιστορικοί και αρχαιολογικοί τόποι νομού Ηρακλείου



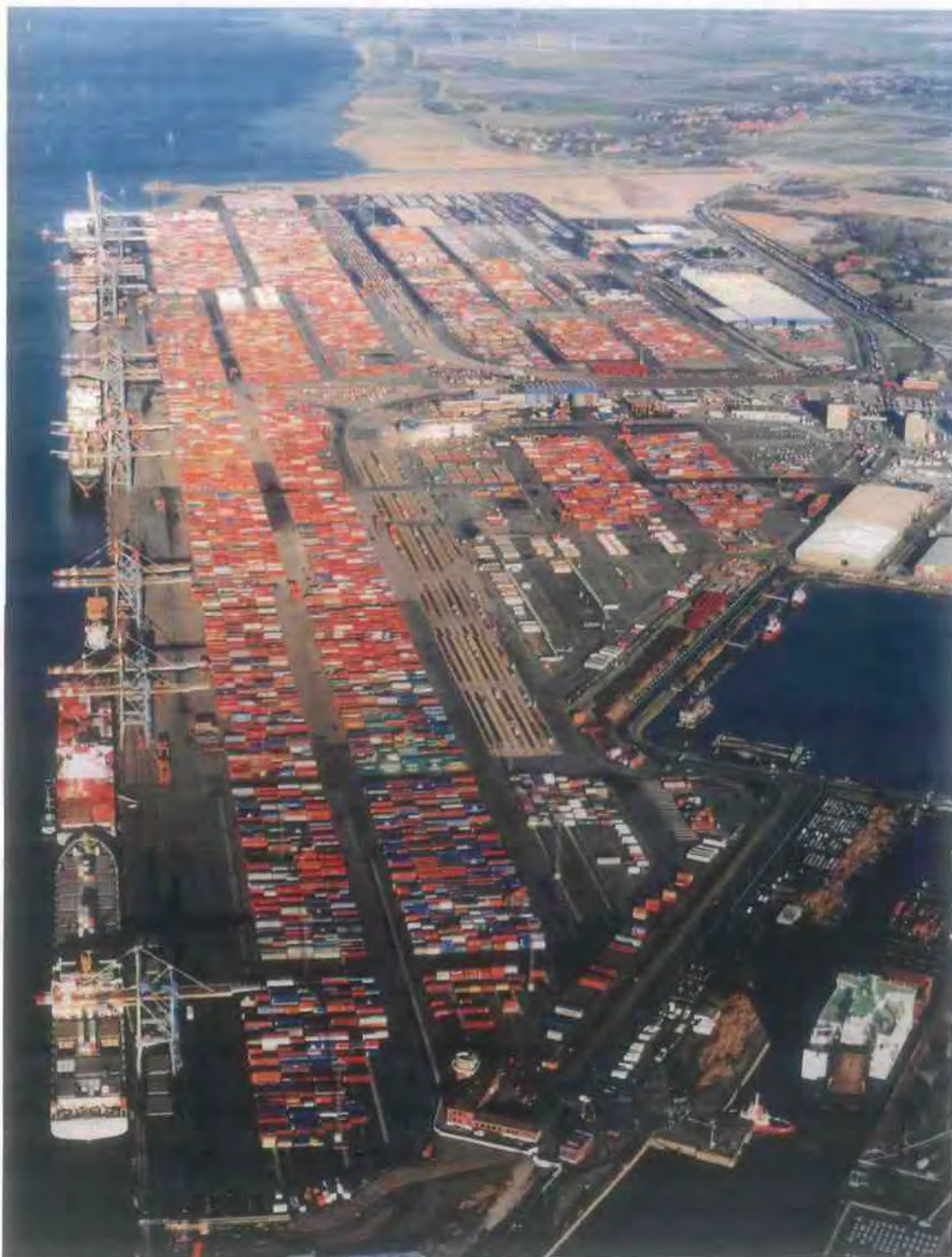
Πηγή: <http://odysseus.culture.gr/>

Εικόνα 19 Ο ΣΕΜΠΟ Medcenter Container Terminal Sp.A. στον Λιμένα Τζόγια Τάουρο (Gioia Tauro – ΙΤΑΛΙΑ).



Πηγή: <http://www.contshipitalia.com/>

**Εικόνα 20 Ο ΣΕΜΠΟ Μπρέμεργάφεν (Container Terminal Bremerhafen –
DEUTSCHLAND)**



Πηγή: <http://www.civil.bilfinger.co.uk/>

Εικόνα 21 ΣΕΜΠΟ Altenwerder (CTA) στο Αμβούργο (Hamburg –DEUTSCHLAND)



Der Containerterminal Altenwerder (CTA) in Hamburg in der ersten Ausbaustufe (Abb. HHLA)

Πηγή: http://www.hafen-hamburg.de/en/list/Container_Terminals

Εικόνα 22 Ο ΣΕΜΠΟ στην Διώρυγα του Σουέζ (Suez Canal Container Terminal - EGYPT).



Πηγή <http://www.sctportsaid.com/>

Εικόνα 23 Ο ΣΕΜΠΟ Cape Town (Cape Town Container Terminal – SOUTH AFRICA).



Πηγή <http://www.ports.co.za/cape-town.php>



ΧΑΡΤΗΣ 1: ΚΥΡΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΓΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ: Λιμένες μεταφόρτωσης
 Τυμπακίου - Κρήτης
 και οι προοπτικές ανάπτυξης
 σε τοπικό επίπεδο
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Κόπος, Γ. Μιχαηλίδης

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΑΛΜΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΥΡΙΑ ΠΟΛΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Μητροπόλις

Προέξοντες εθνικοί πόλοι

Κύριες διεθνείς θαλάσσιες πόλεις - λιμένες

Εξοδικοποιημένοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων

ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Εθνικό

Περιφερειακό

Τοπικό



ΠΗΓΗ: ΥΠΕΧΩΔΕ ΓΠΧΣΑΑ



ΧΑΡΤΗΣ 2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ Π.ΚΡΗΤΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΓΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ: Λιμένες μεταφόρτωσης
Τυμπακίου - Κρήτης
και οι προοπτικές ανάπτυξης
σε τοπικό επίπεδο
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Κότιος, Γ. Μιχαηλίδης

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΑΛΛΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ

- Όριο νομού
- Όριο δήμου
- Ποτάμια

ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Πρωτεύων
- Δευτερεύων
- Τριτεύων

ΛΙΜΕΝΕΣ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ

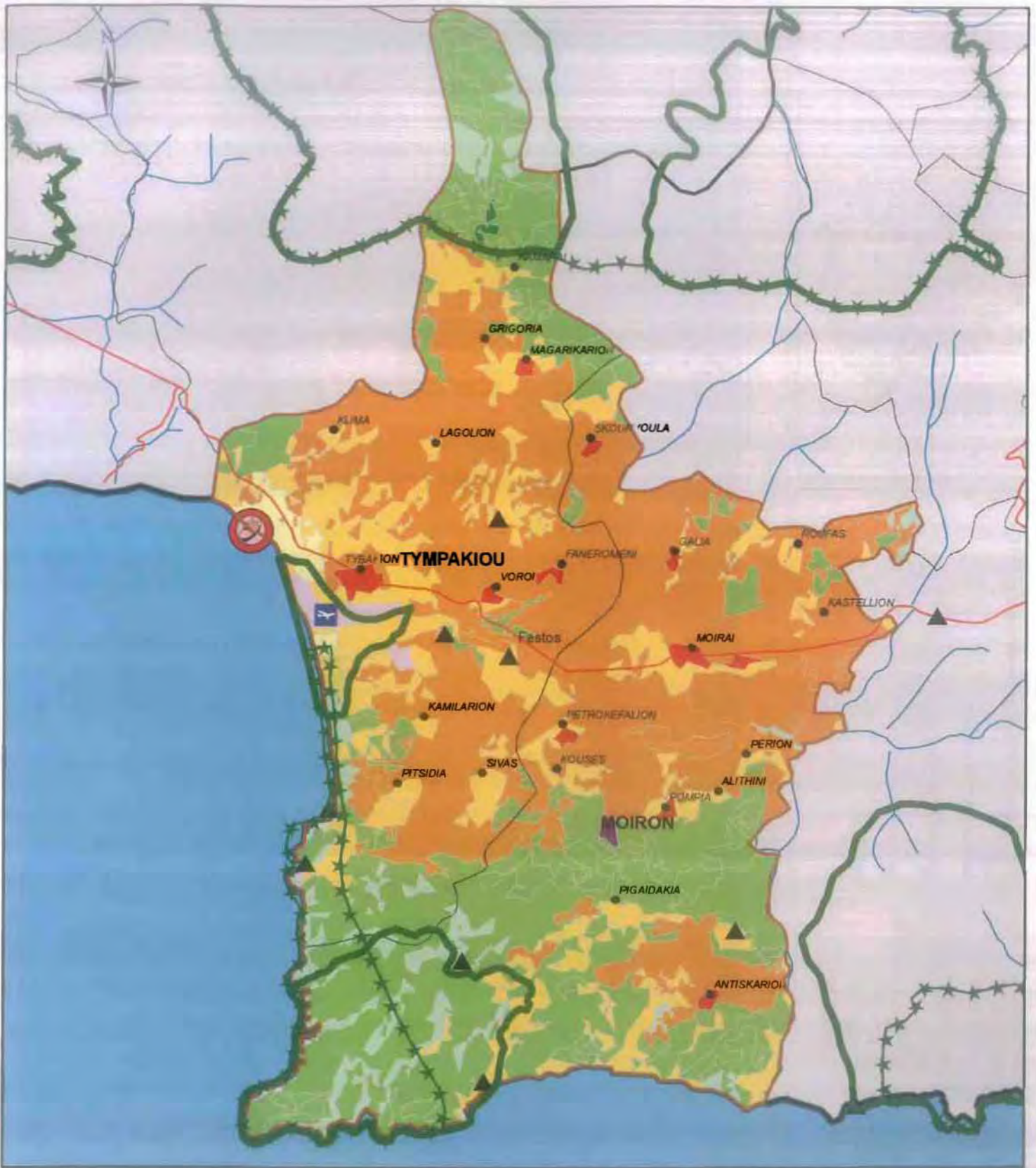
- Διεθνούς σημασίας
- Εθνικής σημασίας
- Μείζονος ενδιαφέροντος
- Τοπικής σημασίας

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ

- Λιμένες μεταφόρτωσης Ε/Κ



ΠΗΓΗ: Υπουργείο ΕΝ



ΧΑΡΤΗΣ 3: ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΓΡΗΜΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ: Λιμένας μεταφόρτωσης
Τυμπακίου - Κρήτης
και οι προοπτικές ανάπτυξης
σε τοπικό επίπεδο
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Κόπιος, Γ. Μιχαηλίδης

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΑΛΛΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ**
 - Οριο ναυαίου
 - Οριο δήμου
 - Ποταμός
 - Αεροδρόμιο
 - Προστατευόμενες περιοχές
 - Τόπος κοινοτικής σημασίας
 - Περιοχές ειδικής προστασίας
 - Αρχαιολογικά χώροι
 - Περιοχή άμεσης επιρροής
ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - Πρωτεύων
 - Δευτερεύων
 - Τριτεύων

Χρήσεις γης

- Καλλιεργήσιμες εκτάσεις
- Δασικές εκτάσεις
- Ανομοιογενής αγροτική εκτάσεις
- Χρήσεις αστικού χαρακτήρα
- Ορεινός
- Ανεπτυγμένοι χώροι με λίγη ή μηδενική βλάστηση
- Μόνιμες καλλιέργειες
- Βραχυβίτες βλάστηση
- Αστικές χρήσεις

Λιμένας μεταφόρτωσης Ε.Κ.





ΧΑΡΤΗΣ 4: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ Ε/Κ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΓΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ: Λιμένας μεταφόρτωσης
Τυμπακίου - Κρήτης
και οι προοπτικές ανάπτυξης
σε τοπικό επίπεδο

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Κότιος, Γ. Μιχαηλίδης




ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΑΛΛΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ



ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ

-  Όριο νομού
-  Περιοχή άμεσης επίρροής


ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

-  Πρωτεύων
-  Δευτερεύων
-  Τριτεύων

ΛΙΜΕΝΕΣ

-  Διεθνούς σημασίας
-  Εθνικής σημασίας

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

-  Προβλεπόμενη θέση λιμένα μεταφόρτωσης Ε/Κ





ΧΑΡΤΗΣ 5: ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ NATURA 2000

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ: Λιμένες μεταφόρτωσης
Τυμπακίου - Κρήτης
και οι προοπτικές ανάπτυξης
σε τοπικό επίπεδο

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Κότιος, Γ. Μιχαηλίδης

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΑΛΛΙΟΝΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ

▬ Όριο νομού

▬ Όριο δήμου

Προστατευόμενες περιοχές

⋈ Τόποι κοινοτικής σημασίας

▬ Περιοχές ειδικής προστασίας

— Ποτάμια

Ισουψείς

100 - 400

401 - 800

801 - 1200

1201 - 1700

1701 - 2400



ΠΗΓΗ: Υπουργείο ΕΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000100683

