

Λιμάνια και Περιφερειακή Ανάπτυξη



Φοιτητής: Ποτουρίδης Ανδρέας
Υπεύθυνος Καθηγητής: Πολύζος Σεραφείμ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας:
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας
& Περιφερειακής Ανάπτυξης

Βόλος 2006

Λιμάνια και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Ποτουρίδης Ανδρέας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περίληψη

Το λιμάνι, ως μονάδα παροχής υπηρεσιών, έχει άμεσο αντίκτυπο τόσο στο εγγύτερο περιβάλλον του, όσο και σε μια ευρύτερη περιοχή. Το λιμάνι, παράγει έργο, δημιουργεί απασχόληση, είναι πυρήνας συγκέντρωσης συναφών με το έργο του δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως αποτελεί κομμάτι της αλυσίδας των μεταφορών και κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο κύριος όγκος των μεταφορών για την Ελλάδα, είναι μεν οδικός, αλλά οι θαλάσσιες μεταφορές, αποτελούν ένα αρκετά σημαντικό κομμάτι, ιδιαιτέρως για τις συνδιασμένες μεταφορές. Η ύπαρξη του Πειραιά, ενός από τα σημαντικότερα λιμάνια παγκοσμίως, το συγκριτικό πλεονέκτημα με την πληθώρα φυσικών λιμένων και η παράδοση της Ελλάδας στη ναυσιπλοΐα, καθιστούν τα λιμάνια, ένα πολύ σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης. Μέσα από την εργασία αυτή, φαίνεται η εμβέλεια της ενδοχώρας των ελληνικών λιμανιών και η σημαντικότητά τους για την ελληνική ναυσιπλοΐα.

Αέξεις-Κλειδιά

Περιφερειακή ανάπτυξη, φυσικό λιμάνι, σύγχρονο λιμάνι, απασχόληση, φόρτος, ενδοχώρα, εμβέλεια

Abstract

The port, as a unit providing services, has an immediate impact, not only to its environment but also to a wider area. A port, products, creates employment, is a core of business concentration. but mainly, is a link in the chain of transports and a junction of transshipment. Although the most common way for trade in Greece is by car, sea transports, are also an important piece for combined transportation. Piraeus, the advantage of a plethora of natural ports and the tradition of Greece in sea traveling, make ports a very important factor of development. Through this project, we can see the wideness of the hinterlands of greek ports, as well as their importance.

Keywords

Regional development, natural port, modern port, employment, load, hinterland, scope

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	1
1. Εισαγωγή	3
2. Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική	7
2.1 Η έννοια της ανάπτυξης.....	7
2.2 Οι έννοιες χώρος και περιφέρεια.....	9
2.3 Θεωρίες Περιφερειακής Ανάπτυξης.....	11
2.4 Περιφερειακή Πολιτική.....	13
3. Το λιμάνι	16
3.1 Το σύγχρονο λιμάνι και η ανωδομή του.....	19
3.1.1 Έργα ανωδομής, απαραίτητα για την άσκηση της λειτουργίας παροχής υπηρεσιών προς τα εμπορεύματα.....	20
3.1.2 Έργα ανωδομής, απαραίτητα για την άσκηση της λειτουργίας παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία.....	20
3.2 Η συμβολή των λιμανιών στην περιφερειακή ανάπτυξη: Μια σύντομη ιστορική αναδρομή.....	21
3.2.1 Το λιμάνι πρώτης γενιάς.....	21
3.2.2 Το λιμάνι δεύτερης γενιάς.....	22
3.2.3 Το λιμάνι τρίτης γενιάς.....	23
3.3 Κατάταξη των λιμανιών.....	26
4. Το Περιφερειακό πρόβλημα της Ελλάδας	30
5. Παράγοντες εξέλιξης των λιμανιών και της ενδοχώρας τους	36
5.1 Η θέση του λιμένα καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξή του.....	36
5.2 Οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες.....	38
5.3 Λιμάνια και οικονομική ανάπτυξη.....	38
6. Τα λιμάνια της Ελλάδας	41
6.1 Οι λιμένες της Αττικής.....	42
6.1.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.....	42
6.1.2 Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνιας.....	45
6.1.3 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου.....	46
6.1.4 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας.....	48
6.2 Οι λιμένες της Βόρειας Ελλάδας.....	50

6.2.1 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.....	50
6.2.2 Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης.....	52
6.2.3 Οργανισμός Λιμένος Καβάλας.....	55
6.3 Οι λιμένες της Δυτικής Ελλάδας.....	58
6.3.1 Οργανισμός Λιμένος Πάτρας.....	59
6.3.2 Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας.....	61
6.3.3 Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας.....	64
6.4 Οργανισμός Λιμένος Βόλου.....	66
6.5 Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου.....	70
7. Ανάλυση του φόρτου των Ελληνικών λιμανιών.....	73
8. Αντί συμπεράσματος.....	84
Βιβλιογραφία.....	89
Παραρτήματα.....	93

1. Εισαγωγή

Η θάλασσα είναι επιφάνεια κυκλοφορίας και όχι μια απλή γραμμή, όπως ο δρόμος ή ο ποταμός, επομένως, είναι δυνατή η κίνηση σε αυτή προς όλες τις κατευθύνσεις. Δεν υπάρχει περιορισμός ως προς το βύθισμα του πλοίου με εξαίρεση κάποια σημεία κοντά σε αμμώδεις ακτές ή ορισμένους πορθμούς, όπου το βάθος είναι μικρό. Αντίθετα οι συνθήκες ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα και οι συζνηθικές οικονομικής απόδοσης καθορίζουν τις ελάχιστες διαστάσεις των πλοίων.

Προβλήματα διευθέτησης τίθενται μόνο στα παράλια: σήμανση της ακτής με φάρους ή με σημαδούρες, εξοπλισμός των λιμανιών, εκβάθυνση των προσβάσεων τους με βυθοκόρο. Ο ίδιος ο θαλάσσιος δρόμος είναι φυσικός δρόμος και το πολύ που μπορεί να κάνει ο άνθρωπος είναι να δημιουργήσει συστήματα πρόγνωσης, όπως είναι οι μετεωρολογικές προβλέψεις. Η τεχνολογία αφορά μόνο τη ναυπήγηση των πλοίων (Dertuau, 1987).

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Αν και με μεγάλο στόλο, η ίδια λόγω των μικρών μεγεθών της στην παγκόσμια αγορά, έδωσε μικρή σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών. Η χώρα υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag - state) και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port - state).

Με δεδομένο όμως τον τριπλασιασμό των όγκων των θαλασσιών μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα χρόνια, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των «βορείων» εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της, δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάστρωση και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός στόχος θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσιών μεταφορών. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2002)

Κατά κοινή αναγνώριση, η εμπορική ναυτιλία είναι πηγή και φορέας ανάπτυξης, ευημερίας, απασχόλησης, κοινωνικής συνοχής και κύρους για τη χώρα μας. Οι τρεις βασικοί άξονες της, τα πλοία, οι ναυτικοί και οι λιμένες, απαιτούν

εξειδικευμένη, ιδιαίτερη αλλά και συνδυασμένη προσέγγιση, με γνώση των συνθηκών που επικρατούν, με ρεαλισμό, με ετοιμότητα προσαρμογής σε νέα δεδομένα, με στόχους και ένα σκοπό, την ανάπτυξη.

Δεδομένης της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της Ελλάδας, της μακραίωνης ναυτικής παράδοσης του λαού μας και των δυνατοτήτων που υφίστανται για την προώθηση της Ελληνικής ναυτιλίας, τόσο στο χώρο της Μεσογείου όσο και παγκοσμίως, υποστηρίζεται μια περισσότερο θαλασσοκεντρική προσέγγιση της ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, στην οποία οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο.

Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006)

Τα λιμάνια έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Και είναι επόμενο, αφού βιομηχανικά ή αγροτικά προϊόντα, καύσιμα ή τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν για τη διακίνηση τους λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες. Τα λιμάνια αποτελούν μέρος του συστήματος παροχής υπηρεσιών στο χώρο των παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορών.

Η Ελλάδα σήμερα είναι μια χώρα με ανεπτυγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις και συγκεκριμένες πολιτικές για την ανάπτυξη και τη λειτουργία τους. Και μόνο τα μεγέθη για το έτος 2001 δείχνουν την τεράστια σημασία για την κοινωνική συνοχή και την οικονομική ανάπτυξη του τόπου, την οποία διαδραματίζουν τα λιμάνια μας. Σημειωτέον ότι τα στοιχεία αυτά προέρχονται μόνο από 188 λιμάνια, τα οποία εποπτεύονται από τις λιμενικές αρχές. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά στην χώρα μας:

- Αποεπιβιβάστηκαν 105.918.066 επιβάτες.
- Διακινήθηκαν 27.859.083 οχήματα.
- Φορτοεκφορτώθηκαν 163.501.877 τόνοι εμπορευμάτων.

- Κατέπλευσαν 561.215 πλοία.

Η Ελλάδα σήμερα, περιλαμβάνει ένα τεράστιο δίκτυο λιμένων που διαρθρώνεται ως εξής:

1. Μεγάλα διευρωπαϊκά Λιμάνια:

- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

2. Λιμάνια εθνικής σημασίας:

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

3. Περιφερειακά Λιμάνια:

Περιλαμβάνει 1.250 λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια, λιμενίσκους, καταχωρημένα στα 188 Κ. Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2002)

Είναι γνωστό ότι οι παράκτιες περιοχές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη πολλών ανθρώπινων δραστηριοτήτων και γενικά έχουν μεγάλη σημασία για την οικονομία της αντίστοιχης ενδοχώρας. Κι αυτό, γιατί συνιστούν μια ενδιάμεση γραμμική ζώνη- όριο ανάμεσα σε δύο διαφορετικές καταστάσεις, την ξηρά και τη θάλασσα. Στις ακτές πραγματοποιείται η συνάντηση του γήινου με το υδάτινο θαλάσσιο στοιχείο με όλες τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται. Χωρίς αμφιβολία, το πρόβλημα των ακτών έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα η οποία περιλαμβάνεται ανάμεσα στις πιο παράκτιες χώρες του κόσμου. Οι ακτές της αποτελούν τον πλέον σημαντικό φυσικό και πλουτοπαραγωγικό εθνικό πόρο στον

οποίο όμως οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς δεν έχουν δώσει, δεκαετίες τώρα, την απαιτούμενη σημασία και προσοχή. (Μπεριάτος, 2001)

Η εργασία αυτή, λοιπόν, έχει ως σκοπό να ερευνήσει τη σύνδεση του σημαντικότερου παραγωγικού τομέα στην Ελλάδα, αυτού των θαλασσιών μεταφορών, με την ανάπτυξη των περιφερειών στις οποίες υπάγονται. Για να γίνει κάτι τέτοιο, θα πρέπει να περιγράψουμε αρχικά το λιμάνι ως υποδομή, αλλά και το πρόβλημα που αντιμετωπίζει αυτή τη στιγμή ο ελλαδικός χώρος, σχετικά με την μη ισόρροπη ανάπτυξη όλων των περιφερειών του.

2. Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική

2.1. Η έννοια της ανάπτυξης.

Η λέξη "ανάπτυξη" χρησιμοποιείται τόσο στον προφορικό όσο και στο γραπτό 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 (ειδικά, συνδυαστικά ή συνολικά) στον ποσοτικό, ποιοτικό, δομικό ή ιδεολογικό χαρακτήρα των πιο πάνω μεταβολών. Παρόλο αυτά είναι ζήτημα ακόμα πολλών ζυμώσεων και ερευνών για την εννοιολογική οριοθέτηση και τον καθορισμό του περιεχομένου της ανάπτυξης. (Καββαδίας, 1992). Με οικονομικά κριτήρια ανάπτυξη θεωρείται η ικανότητα μιας οικονομίας να παράγει ένα διαρκώς αυξανόμενο όγκο αγαθών και υπηρεσιών. Στόχος της οικονομικής ανάπτυξης είναι η εξασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου διαβίωσης, ή αντίστοιχα η εξάλειψη της μαζικής φτώχειας και του υποσιτισμού και η δημιουργία συνθηκών απασχόλησης για όλο το εργατικό δυναμικό της χώρας (Λαμπριανίδης, 2001).

Η ανάγκη μιας γενικότερης θεώρησης 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, κοινωνικό, πολιτικό και θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο παράγεται και διανέμεται το προϊόν. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στη δημιουργία των μονιμότερων οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και θεσμικών συνθηκών που επιτρέπουν την ολοκλήρωση της ανθρώπινης προσωπικότητας στο επίπεδο του ατόμου και των συλλογικών δραστηριοτήτων μιας 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 δημόσιων δαπανών είτε από πλευράς επίδρασής τους μέσα στην οικονομική διαδικασία.

Σε σχετικά άρθρα του Drenowski (1970, 1972) υποστηρίζεται ότι η ανάπτυξη θα πρέπει να εκτιμάται βάσει των τελικών της επιδιώξεων σε ό,τι αφορά τη βελτίωση των επιπέδων διαβίωσης ή ευημερίας. Άλλοι υιοθετούν πιο περιορισμένες τομεακές

προσεγγίσεις της ανάπτυξης και υποστηρίζουν πως παράγοντες όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η κοινωνική ασφάλιση θα πρέπει να καθορίζονται από τα σχετικά προγράμματα δημόσιων δαπανών. Υπάρχει βέβαια και η τρίτη άποψη που δεν δέχεται πως η ανάπτυξη είναι συνώνυμη με τη βελτίωση των επιπέδων διαβίωσης. Στην περίπτωση αυτή πιστεύεται πως η βελτίωση της υγείας και της εκπαίδευσης αποτελούν αναπτυξιακές επιδιώξεις, όπως και ο ρυθμός μεταβολής του προϊόντος και η αύξηση ή και αναδιάρθρωση της απασχόλησης (Καββαδίας, 1992).

Οι βασικές μεταβλητές - δείκτες, που εκφράζουν την οικονομική ανάπτυξη είναι πλέον κοινά αποδεκτές από όλους τους οικονομολόγους. Οι μεταβλητές αυτές αντανακλούν τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης που περιλαμβάνουν τον ετήσιο ρυθμό μεταβολής του εθνικού προϊόντος (συνολικού και κατά κεφαλήν) και σχετίζονται με τις επιδιώξεις μεταβολής και αναδιάρθρωσης των γεωργικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, με την αναλογία μεταξύ αποταμιεύσεων και προϊόντος, με τις μεταβολές των εισαγωγών ή των εξαγωγών και με τις σχέσεις μεταξύ των τελευταίων. Οι δείκτες ανάπτυξης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διάφορους σκοπούς. Κάποιοι από αυτούς είναι η περιγραφή τάσεων ή η διάγνωση αναπτυξιακών καταστάσεων και οι διαχρονικές, διαπεριφερειακές και λοιπές συγκρίσεις αυτών των τάσεων και καταστάσεων. Επιπλέον χρησιμοποιούνται για την ανάλυση των σχέσεων μεταξύ διαφόρων μεταβλητών, για την πραγματοποίηση προβλέψεων, για τον καθορισμό προγραμματικών στόχων και για την αξιολόγηση της αναπτυξιακής εξέλιξης που έχει πραγματοποιηθεί.

Παρόλο αυτά η κατάρτιση των δεικτών αυτών αποτελεί δύσκολη εργασία, αφού όπως και αναφέρθηκε η έννοια της ανάπτυξης δεν είναι καθορισμένη και παίρνει διάφορες μορφές και εξηγήσεις. Πέραν αυτού όμως έντονη δυσκολία συναντάται κυρίως σε περιφερειακό επίπεδο, ειδικά αν σε αυτό παρατηρούνται έντονες ανισότητες, όπως συμβαίνει και στη χώρα μας. Σύμφωνα με το P.L. Κνοκ (1978), η οριακή χρησιμότητα των καταναλωτικών αγαθών και υπηρεσιών διαφοροποιείται μεταξύ περιοχών, γιατί στις περισσότερο ανεπτυγμένες μπορεί να έχει φτάσει σε φάση μείωσης. Έτσι στην περίπτωση αυτή τα πρότυπα ζήτησης τείνουν να είναι συλλογικά και ποιοτικού περιεχομένου, σε αντίθεση με τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Παράλληλα υπάρχει και το σοβαρό πρόβλημα της ποσοτικοποίησης των τελευταίων που παρουσιάζει πολλές δυσκολίες (Καββαδίας, 1992).

Η κεϋνσιανή θεωρία, που άσκησε έντονη επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη του δυτικού κόσμου κατά τη δεκαετία του '50, καθιέρωσε την εφαρμογή και τη χρήση των εθνικών λογαριασμών, που περιέχουν αναλυτικές εκτιμήσεις των βασικών μακρομεγεθών αυτής της θεωρίας. Το πλεονέκτημα που έχουν τα στοιχεία των λογαριασμών αυτών είναι ότι παρέχονται σε χρηματικές αξίες και έτσι είναι κατανοητά από όλους και κατάλληλα για μεταξύ τους συγκρίσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται μέχρι και σήμερα τα πιο πάνω στοιχεία, και ιδίως το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), για την ποσοτική εκτίμηση του επιπέδου και των συνολικών μεταβολών της ανάπτυξης. Σήμερα είναι κοινά παραδεκτό ότι τα στοιχεία των εθνικών λογαριασμών και ειδικότερα το ΑΕΠ δεν μπορούν να καλύψουν με επάρκεια ολόκληρο το οικονομικοκοινωνικό περιεχόμενο της ανάπτυξης. (Καββαδίας, 1992).

2.2. Οι έννοιες χώρος και περιφέρεια

Στο σημείο αυτό κρίνεται αναγκαίο να ξεκαθαριστούν πέντε βασικές έννοιες που αναφέρονται στον χώρο. Με την έννοια χώρος ή ξενόγλωσσα *space* όπως αναφέρει ο Λόης Λαμπριανίδης (2001), μπορεί να είναι είτε συγκεκριμένος, υλικός (όπως οι μετρήσιμοι όγκοι και οι εκτάσεις στο χάρτη), είτε αφηρημένος, ομοιογενής και το ίδιο προσπελάσιμος από όλες τις κατευθύνσεις. Για παράδειγμα, ο χώρος ως πεδίο επιρροής μιας πόλης ή ενός πόλου ανάπτυξης ή ο γεωμετρικός χώρος των μαθηματικών. Σύμφωνα με τον Boudeville μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής μορφές του χώρου :

- Τον γεωγραφικό χώρο, που αφορά συγκεκριμένο τμήμα του εδάφους, το κλίμα, τους φυσικούς πόρους, το περιβάλλον. Στο τμήμα αυτό του εδάφους είναι εγκατεστημένος συγκεκριμένος πληθυσμός και οι οικονομικές του δραστηριότητες.
- Τον μαθηματικό χώρο, ο οποίος είναι ανεξάρτητος από συγκεκριμένη γεωγραφική εγκατάσταση, που επιτρέπει την αναπαράσταση σχέσεων, όπως οι σχέσεις παραγωγών και καταναλωτών, οι διακλαδικές σχέσεις και ροές, οι μετακινήσεις εργαζομένων και λοιπά.

- Τον οικονομικό χώρο, που είναι ταυτόχρονα και γεωγραφικός και μαθηματικός. Οι σχέσεις και ροές, που αφορούν τον μαθηματικό χώρο πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο.

Ως περιοχή μπορεί να οριστεί μια οποιαδήποτε τομή πάνω στο γεωγραφικό χώρο (χωρίς δηλαδή μέσα στα όριά της να περιλαμβάνονται απαραίτητα κάποια κοινά ή αλλιώς προσδιορισμένα στοιχεία), μια περιφέρεια θεωρείται κάτι πιο αυστηρά προσδιορισμένο. Αντιστοιχεί, δηλαδή, σε μια πιο ολοκληρωμένη δομή (π.χ. οικονομική ή κοινωνική ή φυσική ή και διοικητική), ώστε να μπορεί να διαχωριστεί από τις άλλες περιφέρειες. Η περιφέρεια, συνεπώς, δεν αποτελεί απλά κάποιο γεωμετρικό σχήμα, αλλά χαρακτηρίζεται κυρίως από κοινωνικά, οικονομικά και λοιπά χαρακτηριστικά που τη διαφοροποιούν. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ένταξη κάποιων περιοχών σε μια περιφέρεια είναι να αποτελούν συνεχόμενη γεωγραφική ενότητα. Η περιφέρεια μπορεί να οριστεί μόνο ως προς ένα συγκεκριμένο επίπεδο αναφοράς (π.χ. η Ελλάδα αποτελεί περιφέρεια της Ευρώπης) και ως προς ένα συγκεκριμένο σύστημα αναφοράς (π.χ. γλωσσική, οικονομική, κοινωνική διάρθρωση). Αποτελεί ανοιχτό οικονομικό σύστημα (σε αντίθεση με το κράτος), η ύπαρξή της δηλαδή είναι κατά μία έννοια θεωρητική (Λαμπριανίδης, 2001). Ο όρος περιφέρεια χρησιμοποιείται καμιά φορά και με διαφορετική σημασία, αυτήν που προϋποθέτει ως αντίθετή της το κέντρο (πρόκειται για την έννοια της καπιταλιστικής περιφέρειας). Η διαφορά μεταξύ περιφέρειας και χώρου έγκειται στο ότι η πρώτη αποτελείται από χωρικές μονάδες όμορες μεταξύ τους, ενώ ο χώρος αποτελείται από χωρικές μονάδες που μπορούν να είναι και απομακρυσμένες. Παρά την διαφορά στις δύο έννοιες, η διάκριση του χώρου αποτελεί την βάση για την διάκριση των περιφερειών (Παπαδασκαλόπουλος, 2000).

Όσον αφορά στον τρόπο διαχωρισμού των ορίων των περιφερειών στην πράξη έχουν προταθεί διάφορα κριτήρια, συγκεκριμένα ο Boudeville διέκρινε τρεις κατηγορίες περιφερειών, τις ομοιογενείς (περιοχές με ομοιότητες σε κάποιο βασικό χαρακτηριστικό, είτε οικονομικό, είτε κοινωνικό-πολιτικό, ή γεωγραφικό, ως προσδιορισμός παρουσιάζει προβλήματα διότι πολλές φορές μεταξύ διάφορων περιοχών που εντάσσονται σε μια περιφέρεια εμφανίζονται έντονες ανισότητες), τις πολικές (περιοχές που παρουσιάζουν στενή αλληλεξάρτηση μεταξύ τους, χωρίς να είναι ομοιογενείς, βοηθούν στο να προσδιοριστούν τα κέντρα που ελέγχουν την

περιφέρεια και οι διαπεριφερειακές σχέσεις), τις περιφέρειες προγραμματισμού ή σχεδιασμού (περιοχές που ορίζονται με κριτήρια διοικητικά-πολιτικά, για παράδειγμα ο διαχωρισμός της Ελλάδας σε 13 περιφέρειες). Οι τελευταίες έχουν το πλεονέκτημα πως, επειδή είναι διοικητικές υποδιαιρέσεις, εξασφαλίζουν κάποια επάρκεια στατιστικών στοιχείων. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιούνται συχνά από τους επιστήμονες τα διοικητικά όρια ως μονάδες ανάλυσης και ομαδοποίησης περιοχών σε περιφέρειες. Αυτό αντανακλά την αδυναμία προσδιορισμού ενός καθολικά αποδεκτού ορισμού για την περιφέρεια, καθώς και την ευκολότερη συγκέντρωση στοιχείων κατά διοικητικές περιφέρειες (Λαμπριανίδης, 2001).

2.3. Θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης

Το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων απασχόλησε την οικονομική επιστήμη για αρκετές δεκαετίες. Τα τελευταία χρόνια η διαδικασία αυτή έχει οδηγήσει στη δημιουργία επιμέρους οικονομικών κλάδων όπως η αστική και περιφερειακή οικονομική, η περιφερειακή ανάπτυξη και η περιφερειακή πολιτική (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004). Με την πρόοδο της Βιομηχανικής επανάστασης οι χωρικές ανισότητες αυξάνονταν τόσο ως προς τη δομή, όσο και ως προς το μέγεθος της απασχόλησης. Η άνιση καπιταλιστική ανάπτυξη δημιούργησε μια σειρά από ερειπωμένες και προβληματικές περιοχές. Μέχρι τον 20ο αιώνα, η κλασική οικονομική σκέψη για πολλούς λόγους δεν ασχολήθηκε με την κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο, κυρίως επειδή υπέθετε πως τόσο το κεφάλαιο, όσο και η εργασία θα μετακινηθούν σε εκείνες τις περιοχές, όπου θα έχουν το μέγιστο κέρδος ή μισθό αντίστοιχα. Οι καπιταλιστές λοιπόν, θα μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους χωροθετώντας τις επιχειρήσεις τους εκεί όπου τα έξοδά τους είναι λιγότερα και οι εργάτες θα μεγιστοποιούν το μισθό τους μετακινούμενοι εκεί που υπάρχει εργασία (Λαμπριανίδης, 2001).

Στις δεκαετίες του '40, του '50 και του '70, η οικονομική προσέγγιση του χώρου και των περιφερειακών ανισοτήτων στηρίχθηκε σε έννοιες όπως οι εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή, το κρίσιμο μέγεθος αγορών ή πολιτικών και οι χωρικές και κλαδικές διασυνδέσεις (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004). Οι θεωρίες της "ανισορροπίας-υπανάπτυξης" υποστηρίζουν ότι οι περιφερειακές ανισότητες είναι βαθιά ριζωμένες στο καπιταλιστικό σύστημα και τείνουν να

διευρύνονται όσο η οικονομία αφήνεται να λειτουργεί στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς. Η κρατική παρέμβαση είναι απαραίτητη για τη μείωση αυτών και την προώθηση της ανάπτυξης στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές. Στις θεωρίες αυτές εντάσσονται η θεωρία : της σωρευτικής αιτιότητας (Myrdal, 1957), των πόλων ανάπτυξης (Perroux, 1955), εσωτερικής αποικίας (Lovering, Mandel) φαύλων κύκλων (Higgins, Hirschman), εξάρτησης και συνάρθρωσης τρόπων παραγωγής (Amin, Wallerstein), (Λαμπριανίδης, 2001).

Στις μετέπειτα δεκαετίες η οικονομική διεργασία στηρίχθηκε σε υποδείγματα των νεοκλασικών θεωριών, των σταθερών οικονομιών κλίμακας στην παραγωγή και συνεπώς του πλήρους ανταγωνισμού στις αγορές προϊόντων και εργασίας. Η νεοκλασική προσέγγιση, δεν ασχολήθηκε ιδιαίτερα με τα αίτια των διαφορών στα επίπεδα ανάπτυξης. Αντίθετα, ασχολήθηκε ιδιαίτερα με τους μηχανισμούς ισορροπίας, προβλέποντας πως υπάρχουν τρεις εξ αυτών (τεχνολογία της παραγωγής, διαπεριφερειακό εμπόριο και κινητικότητα της εργασίας στο χώρο) που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων και ισόρροπη ανάπτυξη (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004). Οι θεωρίες της αυτοεξισορρόπησης-ανάπτυξης, όπως ονομάστηκαν, υποστηρίζουν ότι οι αυτόματοι μηχανισμοί της "ελεύθερης αγοράς" τείνουν να προκαλέσουν τόσο εξισορρόπηση όσο και μείωση των ανισοτήτων στο χώρο. Στις θεωρίες αυτές εμπεριέχονται : Θεωρία σταδίων (Rostow, Friedmann), διαπεριφερειακού εμπορίου, εξαγωγικής βάσης, έλλειψης-αφθονίας πόρων, περιφερειακού δυϊσμού (Boeke) και τομεακής διάρθρωσης (Clark-Fisher) (Λαμπριανίδης, 2001).

Οι θεωρίες της αυτοεξισορρόπησης, κατάφεραν να καθιερωθούν των θεωριών της ανισορροπίας την εποχή εκείνη στο διάλογο που αναπτύχθηκε γύρω από την οικονομική επιστήμη, κυρίως λόγω της έλλειψης παραδειγμάτων που να εμπεριέχουν τεχνολογίες παραγωγής με αύξουσες οικονομίες κλίμακας. Άλλωστε οι αύξουσες αποδόσεις κλίμακας δεν είναι συμβατές με τα υποδείγματα του πλήρους ανταγωνισμού, ο οποίος ήταν η μόνη μορφή αγοράς που προσφερόταν για κατασκευή φορμαλιστικών παραδειγμάτων. Εκτός αυτού, προς αυτή την κατεύθυνση βοήθησε και η πεποίθηση της εποχής πως η χρυσή εποχή της μεταπολεμικής ταχείας ανάπτυξης θα συνεχιστεί για πάντα και θα συμβάλλει στην ανάπτυξη και των περιοχών σε υστέρηση. Επιπλέον ο παρεμβατισμός ως πολιτική ισότητας ευκαιριών και κοινωνικής δικαιοσύνης σπάνια υπήρξε επιλογή των αγορών. Οι τελευταίες

μεταξύ αποτελεσματικότητας και ισότητας πάντα επιλέγουν την πρώτη, ενώ τα κοινωνικά κινήματα πιάζουν για τη δεύτερη (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004).

Τα τελευταία 15 χρόνια μια σειρά από βιβλιογραφίες τείνουν να υποστηρίζουν με διάφορα μέσα και μεθόδους μια κεντρική θέση που έρχεται σε αντίθεση με τη νεοκλασική θεώρηση. Η θέση αυτή συνίσταται στο συμπέρασμα ότι είναι στη φύση του οικονομικού συστήματος της αγοράς να παράγει και να αναπαράγει οικονομικές ανισότητες σε διάφορα χωρικά επίπεδα. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτών των ανισοτήτων είναι ότι στηρίζονται σε μια συσσωρευτική διαδικασία και δεν έχουν παροδικό χαρακτήρα. Η άποψη αυτή εκφράστηκε από τρεις διαφορετικές σχολές, της αστικής οικονομικής, που αποτελεί μια ταχέως αναπτυσσόμενη υποδιαίρεση της περιφερειακής επιστήμης, της θεωρίας της ενδογενούς ανάπτυξης και της νέας οικονομικής γεωγραφίας (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004).

2.4. Περιφερειακή πολιτική

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 (επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.ά.) και πολιτικές πόλων ανάπτυξης, νέων πόλεων και λοιπά, είτε φυσική υποδομή όπως μεγάλα έργα, γεωγραφική κατανομή δημόσιων επενδύσεων, φυσική υποδομή (οδικό, αεροπορικό, σιδηροδρομικό, ακτοπλοϊκό δίκτυο), γεωγραφική κατανομή των ΒΙΟΠΑ / ΒΠΠΕ / τεχνολογικών πάρκων, δημόσιων επιχειρήσεων και πολυπρόσωπων οργανισμών του Δημοσίου, ή άυλη 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) (Λαμπριανίδης, 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 καθίσταται αναγκαία την στιγμή που γίνεται αντιληπτό ότι οι περιφερειακές ανισότητες προκαλούσαν δυσλειτουργίες και εμπόδια στην ανάπτυξη του συνολικού

οικονομικού συστήματος, τα οποία δεν μπορούσαν να αυτορυθμιστούν από τους «αυτόματα εξισορροποητικούς 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, Καυκαλάς, 1985).

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 κεφαλή 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 τόπου εγκατάστασης όλων των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων. Η έμφαση σε κάποιο στόχο εξαρτάται από τη συγκεκριμένη ιστορική συγκυρία. Πάντως, οι περιφερειακές πολιτικές δεν είναι απαραίτητα μέτρο κοινωνικής πρόνοιας, μπορούν να είναι πρωταρχικά ένα είδος καλυμμένης ενίσχυσης στο κεφάλαιο ή να σχεδιάζονται για ιδεολογικούς λόγους. (Λαμπριανίδης, 2001).

Συγκεκριμένα, οι περιφερειακές πολιτικές πρέπει να απαντήσουν σε ορισμένα κεντρικά ερωτήματα, όπως αν αποσκοπούν για παράδειγμα στη μετακίνηση της εργασίας ή του κεφαλαίου (δηλαδή να μετακινηθούν οι εργάτες σε περιοχές που υπάρχουν θέσεις απασχόλησης, ή το κεφάλαιο να επενδυθεί σε περιοχές που υπάρχει εργατικό δυναμικό και με τί προϋποθέσεις να γίνουν αυτά), στην ισόρροπη ή μη ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών και στην ενίσχυση των φτωχών περιφερειών ή των ατόμων που διαμένουν σε αυτές. 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 υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων σε διάφορα αστικά κέντρα και επιτυγχάνεται κοινωνική δικαιοσύνη (Λαμπριανίδης, 1993).

Το παραπάνω αποτελεί και το κυριότερο δίλημμα κατά τον σχεδιασμό της περιφερειακής πολιτικής. Οι πολιτικές ευημερίας των ανθρώπων υποστηρίζουν τον απεγκλωβισμό του εργατικού δυναμικού από τις προβληματικές περιοχές, με την πεποίθηση πως η ενέργεια αυτή θα έχει δύο θετικές επιπτώσεις : α) τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού που θα μεταναστεύσει σε περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές και β) θα αυξήσει το κατά κεφαλήν εισόδημα του εναπομείναντος πληθυσμού, καθώς μειώνεται η προσφορά εργασίας και αυξάνεται ο μέσος μισθός. Οι πολιτικές ευημερίας των περιοχών από την άλλη θέτουν ως στόχο την ενίσχυση των προβληματικών περιοχών με διάφορα μέσα για να αυξηθεί το εισόδημά των κατοίκων τους και να μπορέσουν να αναπτυχθούν διατηρώντας τον πληθυσμό τους (π.χ. παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις για να επενδύσουν στις περιοχές αυτές ώστε να αυξηθεί η απασχόληση και το προϊόν) (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004).

Βέβαια ο προβληματισμός που γεννιέται κρίνοντας τις πολιτικές αυτές που στηρίζονται στην αστική οικονομία, η οποία επικεντρώνεται στη σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, είναι ότι δεν φαίνεται σε καμιά από τις δύο το αν όντως η ανάπτυξη του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, ή η ανάπτυξη των προβληματικών περιοχών θα είναι ουσιαστική και δεν θα αφορά εν μέρει ένα κομμάτι του πληθυσμού, καθώς επίσης ότι δεν θα αυξηθούν οι ενδοπεριφερειακές και κοινωνικές – ταξικές ανισότητες στις περιοχές αυτές. Άλλωστε κρίνοντας και από τα δύο ρεύματα θεωριών περιφερειακής ανάπτυξης που κυριάρχησαν, αν και το πρώτο φαίνεται πιο δίκαιο, παρόλο αυτά ούτε αυτό στοχεύει στην ισότητα ανάμεσα στις περιφέρειες, στο βαθμό που οι οικονομικά δυνατότερες μεταξύ τους ορίζονται και πάλι με κριτήρια αποδοτικότητας. (Καραμπούκαλου, 2005)

3. Το λιμάνι

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

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

Για τον μηχανικό, ως λιμάνι μπορεί να ενοηθεί ένα τμήμα της θάλασσας κοντά στην ακτή, σε θέση απάνεμη και με βαθύ πυθμένα, που έρχεται σε συνεχή ή περιοδική επαφή με την ανοιχτή θάλασσα και που έχει όλα τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για να εξυπηρετεί τους σκοπούς των πλοίων. (Τσόγκας, 1993)

Οι πρώτοι ναυτικοί αναζητούσαν όρμους φυσικούς ή πτυχώσεις της ακτής που σχημάτιζαν θαλάσσια λεκάνη ώστε να προστατεύονται τα πλοία τους από τα κύματα, δηλαδή προσπαθούσαν να βρουν το φυσικό λιμάνι. «Φυσικό λιμάνι» είναι ένας όρμος που παρέχει προστασία στα πλοία από τους ανέμους και την τρικυμία της θάλασσας. Έχει αρκετά βάθη και το αναγκαίο πλάτος της θαλάσσιας επιφάνειας για τους ελιγμούς των πλοίων και για το αγκυροβόλι τους.

Στην αρχή της εμφάνισής τους τα λιμάνια ήταν απλά εδαφικές περιοχές στις όχθες των ποταμών σε μέρη απάνεμα όπου τα πλοία φόρτωναν ή εκφόρτωναν τα

φορτία τους. Βασική λειτουργία του λιμανιού ήταν το καταφύγιο από τους ανέμους και τους κυματισμούς της θάλασσας.

Από τις πιο περιζήτητες τοποθεσίες για λιμάνια στο πα.ρελθόν ήταν οι μύχοι των ποταμόκολλων, εκεί όπου χτιζόταν συχνά και η πρώτη γέφυρα. της περιοχής. Σε μεγάλους ποταμούς, η θαλάσσια. ναυσιπλοια. έφθα.νε με την παλίρροια. βαθιά στο εσωτερικό. Η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης πρόσφερε περισσότερα. πλεονεκτήματα., χωρίς να είναι πολύ βραδύτερη από τη μετα.φορά από ξηράς. (Dertuau, 1987)

Στην εξέλιξη και την ανάπτυξη των λιμανιών επέδρασαν πολλοί παράγοντες. Οι σπουδαιότεροι από αυτούς είναι. οι κοινωνικοοικονομικοί, οι γεωγραφικοί και οι κλιματολογικοί. Οι γεωγραφικοί παράγοντες μένουν αμετάβλητοι για πολύ μεγάλες περιόδους (κατανομή της ξηράς και της θάλασσας, η ροή των ποταμών, τα θαλάσσια ρεύματα, το κλίμα, οι πάγοι κ.α). Εκείνο όμως που αλλάζει στο χρόνο είναι ο τρόπος που οι γεωγραφικοί παράγοντες επιδρούν στην οικονομική εξέλιξη της ανθρωπότητας. Έτσι η γεωγραφική θέση κάποιου λιμανιού μπορεί να είναι ευνοϊκή ή δυσμενής, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες Π.χ ανακάλυψη νέων πηγών πλούτου, δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων, διάνοιξη διωρύγων (Σουέζ, Παναμά). (Παρδάλη, 1997)

Με το πέρασμα του χρόνου το φυσικό λιμάνι εξελίσσεται σε τεχνητό, χάρη σε μια σειρά από έργα υποδομής. Έτσι ο φυσικός όρμος, με τις ανθρώπινες βελτιώσεις και διευθετήσεις γίνεται τεχνητό λιμάνι. Τα λιμάνια γίνονται σημεία συγκέντρωσης κάθε είδους εμπορευμάτων και σταδιακά σχηματίζονται ολόγυρα από αυτά πόλεις με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα. Από πολύ νωρίς εμφανίζεται η ανάγκη της σύνδεσης του λιμανιού με την πλησιέστερη κατοικημένη περιοχή. Η ζήτηση για αγαθά από την ενδοχώρα οδήγησε σε αύξηση της κίνησης του λιμανιού και το δίκτυο των μεταφορών διευρυνόταν. Έτσι εμφανίζεται μια δεύτερη βασική λειτουργία η ευκολότερη επικοινωνία μεταξύ λιμανιού και ενδοχώρας που ήταν αναγκαία για την γρήγορη μεταφορά των προϊόντων αλλά και την ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές εργασίας. Στην εξέταση της ανάπτυξης των λιμανιών από την πλευρά του εδάφους, έρχεται να προστεθεί η ανάγκη για όλο και μεγαλύτερους προβλήτες αλλά και για μεγαλύτερα βάθη. Έτσι γεννιέται η ανάγκη για ανάπτυξη που θα έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των πλοίων.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο σταδιακά γεννιέται το παραδοσιακό λιμάνι. Λέγοντας παραδοσιακό λιμάνι εννοούμε μια παράκτια θαλάσσια περιοχή ή παρόχθια περιοχή

ποταμού ή λίμνης με χερσαία ζώνη που έχει τεχνητά διαμορφωθεί για να παρέχει στο πλοίο ασφαλή ποσορμηση και ελλιμενιση ώστε να γίνεται με ασφάλεια η φόρτωση και η εκφόρτωση. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες αφορούν κυρίως το πλοίο και σε δευτερεύοντα βαθμό το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Γι' αυτό και τα τεχνικά έργα είναι κατά κύριο λόγο έργα βασικής υποδομής (ενδιαφέρει κύρια το θαλάσσιο μέτωπο). Το παραδοσιακό λιμάνι δρα σαν πόλος ανάπτυξης του εμπορίου και της βιομηχανίας, αφού σ' αυτό φθάνουν έτοιμα αγαθά και πρώτες ύλες. Αν η βασική λιμενική λειτουργία είναι η φόρτωση και η εκφόρτωση των πλοίων, το λιμάνι κανονίζει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τους εξαγωγείς για τις θαλάσσιες εξαγωγές και την αποστολή των εισαγόμενων εμπορευμάτων με τις χερσαίες μεταφορές στα σημεία που ζητούνται. Αυτό απαιτεί μια συντονισμένη υποδομή που να ενοποιεί τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών με τις υπηρεσίες του λιμανιού.

Τα λιμενικά έργα, αποτελούν το σκελετό του λιμανιού. Ο αντικειμενικός σκοπός τους, είναι παντού ο ίδιος, αλλά επιτυγχάνεται με διάφορους τρόπους ανάλογα με τη φυσική διαμόρφωση, το ύψος της παλίρροιας, τις τοπικές συνθήκες των ανέμων και τα θαλάσσια ρεύματα (Παρδάλη, 1990). Τα έργα υποδομής, κατατάσσονται σε δυο μεγάλες κατηγορίες:

α. Εξωτερικά, ή προστατευτικά:

Η κυριότερη κατασκευή για τη δημιουργία ενός τεχνητού λιμένα είναι ο μώλος ή ο κυματοθραύστης, η λειτουργία του οποίου είναι να ανακόπτει τους επερχόμενους από την ανοιχτή θάλασσα κυματισμούς και με αυτόν τον τρόπο να δημιουργεί πίσω από αυτόν ήρεμα νερά για να είναι δυνατή η εκτέλεση λιμενικών ενεργειών χωρίς εμπόδια. Οι τοποθεσίες για τη δημιουργία τεχνητών λιμένων, φυσικά, επιλέγονται λαμβάνοντας υπ' όψιν πολλαπλούς παράγοντες, ξεκινώντας από τη σχηματογραφία της ακτής, τη γειτνίαση αστικών περιοχών, την ύπαρξη στρατηγικών στόχων και καταλήγοντας σε οικονομικές και κοινωνικές τεκμηριώσεις, τελευταία δε και σε περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Για την κατασκευή ή βελτίωση λιμανιών, χρειάζεται η δημιουργία μώλων και κυματοθραυστών. Μώλοι είναι εκείνα τα λιμενικά έργα που έχουν σύνδεσμο με την ξηρά και αποσκοπούν να ανακόπτουν τους κυματισμούς που έρχονται από το ανοιχτό πέλαγος. Κυματοθραύστες είναι τα έργα εκείνα που έχουν παρόμοιο σκοπό αλλά δεν έχουν σύνδεσμο με την ξηρά. Επειδή η

λειτουργία των μώλων ή κυματοθραυστών είναι να απορροφούν ή να απωθούν, δηλαδή να ανακλούν, σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό την ενέργεια που εμπεριέχεται στους μεγαλύτερους κυματισμούς οι οποίοι είναι δυνατόν να παρουσιαστούν μπροστά από το έργο, αυτοί πρέπει να είναι κατασκευές μιας αξιοσημείωτης στερεότητας. Η ικανότητα τού μελετητή ενός μώλου ή κυματοθραύστη έγκειται στην επίτευξη τού ελάχιστου αρχικού κόστους χωρίς να εκτεθεί το έργο σε εκτεταμένες μελλοντικές δεσμεύσεις συντηρήσεως τού έργου λόγω ζημιών. Κάποιος, βέβαια, βαθμός συντηρήσεως είναι αναπόφευκτος.

β. Εσωτερικά

Σ' αυτά περιλαμβάνονται κρηπιδώματα, προβλήτες, αποβάθρες, υδατοφράκτες, διώρηγες δεξαμενές, κινητές γέφυρες κ.α. τα έργα αυτά είναι απαραίτητα, γιατί βοηθούν το λιμάνι να ανταποκριθεί στον προορισμό του (Παρδάλη, 1990).

3.1 Το σύγχρονο λιμάνι και η ανωδομή του

Σταδιακά η ανάπτυξη δίνει έμφαση στο γεγονός ότι τα λιμάνια γίνονται ολοένα και περισσότερο ένας κόμβος μεταφορών στην αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών, ένας κρίκος που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Το λιμάνι στη φάση αυτή της ανάπτυξής του χάνει τη σημασία του σαν εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο και αναπτύσσονται γύρω από αυτό άλλες λειτουργίες και δραστηριότητες. Το "σύγχρονο λιμάνι" δεν αρκείται μόνο στα έργα υποδομής, για να λειτουργήσει, χρειάζεται πολυδάπανα έργα ανωδομής και βέβαια συνδέσεις με την ενδοχώρα. (Παρδάλη, 1997)

Εν αντιθέσει με το παραδοσιακό λιμάνι, το σύγχρονο και τα έργα ανωδομής του, αποβλέπουν στην εξυπηρέτηση του εμπορεύματος του επιβάτη αλλά και του πλοίου. Βασική λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού είναι η μεταφορική. Η λειτουργία αυτή εκφράζεται σαν:

- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς το εμπόρευμα
- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών για τους επιβάτες
- Λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία

Το σύγχρονο λιμάνι προσαρμόζει ανάλογα και τα έργα ανωδομής του.

3.1.1. Έργα ανωδομής απαραίτητα για την άσκηση της λειτουργίας παροχής υπηρεσιών προς τα εμπορεύματα

Σε αυτά ανοίκουν:

- Αποθηκευτικοί χώροι
 - Χερσαίοι χώροι απόθεσης
 - Στεγασμένοι χώροι
 - Αποθήκες
 - Ειδικές εγκαταστάσεις για τη διατήρηση ευαίσθητου εμπορεύματος

Μεγάλη σημασία για την εξέλιξη και την ανάπτυξη ενός λιμανιού έχουν οι θαλάσσιοι δρόμοι και η ενδοχώρα. Τα πλοία περνούν από μερικές περιοχές με μεγαλύτερη συχνότητα. Αυτό έχει σχέση με την μεγαλύτερη ή μικρότερη συγκέντρωση των οικονομικών πόρων της γης σε διάφορες περιοχές. Οι θαλάσσιοι δρόμοι διαμορφώνονται ανάλογα με τις ανθρώπινες δραστηριότητες στο χρόνο (οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές κ.α)

3.1.2. Έργα ανωδομής απαραίτητα για την άσκηση της λειτουργίας παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία

Οι βασικές παροχές προς τα πλοία εξασφαλίζονται με τα βασικά έργα υποδομής, ακόμα από το παραδοσιακό λιμάνι. Το σύγχρονο λιμάνι πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει εκτός από τις καθαρά λιμενικές υπηρεσίες της ελλιμένισης, της πρόσδεσης κτλ. και άλλες υπηρεσίες, όπως:

- πλοηγούς
- ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πυροσβεστικά πλοία
- δεξαμενές και γερανούς
- δίκτυο υδροδότησης και πλωτές υδροφόρους
- δίκτυο παροχής καυσίμων
- δίκτυο παροχής ρεύματος
- τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις με όλο τον κόσμο

3.2 Η συμβολή των λιμανιών στην περιφερειακή ανάπτυξη: Μια σύντομη ιστορική αναδρομή

Τα λιμάνια που δραστηριοποιούνται παγκόσμια μπορούν να καταταγούν σε τρεις γενιές. Αυτή η κατάταξη βασίζεται σε τρία κριτήρια:

- στην τακτική εξέλιξης του λιμανιού,
- στην επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων,
- στην ολοκλήρωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και της οργάνωσης.

Με αυτή την κατάταξη μπορούμε να παρακολουθήσουμε και τη συμβολή του λιμανιού στην περιφερειακή ανάπτυξη ανάλογα με την γενιά στην οποία αναφερόμαστε.

3.2.1 Το λιμάνι πρώτης γενιάς

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια αποτελούσαν απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στη ξηρά. Οι κύριες δραστηριότητες που εκτελούνταν στα λιμάνια ήταν η φόρτωση και η εκφόρτωση των φορτίων. Σε πολλά λιμάνια ακόμα και σήμερα αυτές θεωρούνται οι βασικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα:

- Το λιμάνι να απομονώνεται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου. Σε λιμάνια με μεγάλη μονοπωλιακή δύναμη αγνοούνται οι ανάγκες των χρηστών. Συνήθως τα λιμάνια αυτά έχουν τα δικά τους συστήματα πληροφόρησης και στατιστικής και δεν ενδιαφέρονται για τη συμβατότητά τους με τα συστήματα των χρηστών.
- Οργανωτικά και διοικητικά τα λιμάνια αυτά θεωρούν τον εαυτό τους ανεξάρτητες οντότητες.
- Οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται είναι απομονωμένοι. Αυτό σημαίνει ότι σε εμπορικό επίπεδο οι ενέργειες δεν πραγματοποιούνται κατόπιν συνεργασίας αλλά ανεξάρτητα. Με αποτέλεσμα η συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού να είναι χαμηλή και η διακίνηση του φορτίου πολύ αργή.

3.2.2 Το λιμάνι δεύτερης γενιάς

Έχει υποστηριχθεί ότι η εγκατάσταση και η ανάπτυξη της βιομηχανίας στα λιμάνια αποτελεί τον πιο σημαντικό τομέα στον οποίο επιδρούν οι λειτουργίες του λιμανιού στην ανάπτυξη της περιφέρειας. Στην περιοχή γύρω από το λιμάνι μπορούν να αναπτυχθούν βιομηχανίες που έχουν σχέση με το ίδιο το πλοίο – ναυπηγήσεις, επισκευές πλοίων, διαλυτήρεια πλοίων κλπ., αλλά και βιομηχανίες που σχετίζονται με την επεξεργασία των φορτίων. Έχουν γίνει στο παρελθόν ποικίλες προσπάθειες για την ταξινόμηση των βιομηχανιών του λιμανιού. Μια απλή διάκριση μπορεί να γίνει μεταξύ των βιομηχανιών όπου η λιμενική αρχή τους έχει παραχωρήσει λιμενικές εγκαταστάσεις και των βιομηχανιών οι οποίες έλκονται από το λιμάνι γιατί είναι πληθυσμιακό κέντρο και εξαιτίας αυτού αποτελεί από μόνο του μια καταναλωτική αγορά. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα διυλιστήρια πετρελαίου, οι μεταλλουργικές βιομηχανίες, οι χημικές βιομηχανίες, τα εργοστάσια τσιμέντου, χαρτοποιίας και δημητριακών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν εργοστάσια καπνού, φαγητού, ένδυσης.

Η ακριβής τοποθεσία ενός συγκεκριμένου εργοστασίου σε σχέση με την αποβάθρα εξαρτάται από τα φυσικά χαρακτηριστικά του φορτίου και από την τεχνολογία που απαιτείται για την εκφόρτωσή του από το πλοίο και την απομάκρυνσή του από την αποβάθρα. Είναι γενικός κανόνας ότι όσο πιο δύσκολος και πολυέξοδος είναι ο χειρισμός του φορτίου, τόσο πιο κοντά βρίσκεται το εργοστάσιο επεξεργασίας. Υγρά χύδην φορτία αντλούνται και μεταφέρονται με αγωγούς, φθηνά και εύκολα σε μεγάλες αποστάσεις, αν οι ποσότητες είναι μεγάλες, αυτό επιτρέπει το γεωγραφικό διαχωρισμό του τερματικού σταθμού του φορτίου και του εργοστασίου επεξεργασίας. Το κόστος της μεταφοράς με αγωγούς για μικρές ποσότητες είναι σχετικά μεγάλο και γι' αυτό η επεξεργασία μελάσας και φυτικών ελαίων, διεξάγεται συχνά κοντά στη θέση παραβολής.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 εισάγεται η ιδέα της ανάπτυξης των ναυτιλιακών βιομηχανικών περιοχών (Maritime Industry Development Areas - MIDA). Τέτοιες, δημιουργούν περαιτέρω ανάγκες για:

- ανάπτυξη των βιομηχανιών πετρελαίου, σιδήρου και ατσαλιού,
- ανάγκη για όλο μεγαλύτερες ποσότητες πρώτων υλών (χύδην φορτίων),
- απαίτηση η θαλάσσια μεταφορά να γίνεται με τα μεγαλύτερα δυνατά πλοία, ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας.

Οι νέες αυτές παραθαλάσσιες περιοχές βιομηχανικής ανάπτυξης, συσχετίστηκαν με τις επαναστατικές αλλαγές στη θαλάσσια μεταφορά και την υιοθέτηση πλοίων VLCC και ULCC, καθώς και τον γιγαντισμό των πλοίων

μεταφοράς των χύδην ξηρών φορτίων, με σκοπό να μειωθεί το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς των πρώτων υλών. Έτσι βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των NABΠΕ είναι τα βαθιά νερά, οι μεγάλες εκτάσεις αποθήκευσης, ο χώρος για την εγκατάσταση των εργοστασίων και το καλά οργανωμένο χερσαίο μεταφορικό σύστημα.

Η πρώτη γενιά NABΠΕ βασίστηκε στο μοντέλο “Ρήνος”, όπου το 1958 στο Ρότερνταμ οργανώθηκε βιομηχανική και λιμενική ανάπτυξη, η οποία επεκτάθηκε προς τη θάλασσα μέσω του Europort και του Maasvlakte. Η έμφαση δόθηκε στη διύλιση πετρελαίου και στα πετροχημικά. Ένα ανάλογο σχέδιο ανάπτυξης του 1955-1965 για την Αμβέρσα ήταν συνδεδεμένο με καινούργια διυλιστήρια πετρελαίου, με μεγάλη γκάμα χημικών και πετροχημικών βιομηχανιών και συναρμολόγησης οχημάτων. Στη Γαλλία το λιμενικό σχέδιο του 1965-1970 κατέληξε σε μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη βιομηχανίας σιδήρου και ατσαλιού, σε διυλιστήρια πετρελαίου και εργοστάσια πετροχημικών, στην Δουνκέρκη, σε διυλιστήρια πετρελαίου, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες επεξεργασία μετάλλου, επεξεργασία ξύλου και συναρμολόγησης οχημάτων, στη Χάβρη και σε βιομηχανία σιδήρου ατσαλιού, πετρελαίου και χημικών στο Φός. Στην Ιαπωνία η μεγάλη βιομηχανική ανάπτυξη και η αυξανόμενη ανάγκη για εισαγωγές όλων των βασικών πρώτων υλών και καυσίμων οδήγησε σε σχέδια λιμενικής ανάπτυξης για το 1965-69 και το 1971-1975, τα οποία δημιούργησαν μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανικές περιοχές (Mizushima, Kashima).

Έτσι τα λιμάνια δεύτερης γενιάς θεωρούνται κέντρο μεταφορικών εμπορικών και βιομηχανικών υπηρεσιών. Τα λιμάνια αυτής της γενιάς αναπτύσσουν συνεργασίες με τους εμπορικούς συνεργάτες τους, αλλά και το δήμο στον οποίο ανήκουν αφού έχουν μεγαλύτερη ανάγκη την πόλη η οποία τους παρέχει διάφορες υπηρεσίες.

3.2.3. Το λιμάνι τρίτης γενιάς

Τα λιμάνια αυτά αναδύθηκαν στη δεκαετία του 1980 κυρίως λόγω της επικράτησης των εμπορευματοκιβωτίων, των συνδυασμένων μεταφορών και των “logistics” σε μεγάλη κλίμακα παγκοσμίως. Η λογική για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς είναι τελείως διαφορετική από αυτή των λιμανιών της πρώτης και δεύτερης γενιάς. Το σύγχρονο λιμάνι θεωρείται ένας

“δυναμικός κόμβος” στο διεθνές δίκτυο παραγωγής – κατανάλωσης. Σήμερα τα λιμάνια μετασχηματίζονται σε επιχειρηματικούς - μεταφορικούς κόμβους και σε σημαντικά σημεία “logistics” για το διεθνές εμπόριο. Οι δραστηριότητες στα λιμάνια τρίτης γενιάς είναι ποικίλες και ιδιαίτερα εξειδικευμένες και υποδιαιρούνται σε τέσσερις κατηγορίες:

- *Παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες.*

Η ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς δεν συνεπάγεται ότι οι δραστηριότητες των λιμανιών πρώτης και δεύτερης γενιάς θα παύσουν να υπάρχουν. Αντίθετα παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες όπως η *διαχείριση του φορτίου* θα παραμείνουν ως οι κύριες προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες. Μόνο που οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μέσω σύγχρονου εξοπλισμού καθώς και ενός συστήματος διοίκησης στηριζόμενο στις τεχνολογίες της ηλεκτρονικής πληροφόρησης EDP και EDI.

- *Βιομηχανικές – Περιβαλλοντικές Υπηρεσίες.*

Υπάρχουν δυο είδη βιομηχανικών υπηρεσιών σε ένα λιμάνι τρίτης γενιάς,

- βιομηχανικές υπηρεσίες που αφορούν το πλοίο, και
- βιομηχανικές υπηρεσίες που αφορούν το φορτίο.

Στόχος είναι η παραγωγή των υπηρεσιών αυτών να γίνεται με τρόπο που θα διασφαλίζει υψηλή παραγωγικότητα και θα ελαχιστοποιείται το κόστος. Όπως και σε κάθε άλλη βιομηχανία και στα λιμάνια σήμερα είναι αναγκαία η περιβαλλοντική προστασία. Τα πλοία αλλά και τα φορτία υπήρξαν για πολλά χρόνια πηγές ρύπανσης στη λιμενική περιοχή, τα προβλήματα αυτά σήμερα έχουν οξυνθεί σε τέτοιο βαθμό που απαιτείται διαχείριση των λιμανιών με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.

- *Διοικητικές και Εμπορικές υπηρεσίες.*

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο το διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκε ραγδαία, παράλληλα με την αύξηση αυτή είχαμε και την ανάπτυξη περίπλοκων διοικητικών διαδικασιών που πολλές φορές έμπαιναν εμπόδιο στην ανάπτυξη του εμπορίου. Αυτές οι γραφειοκρατικές διοικητικές διαδικασίες συναντώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα λιμάνια. Είναι γνωστό σήμερα ότι πολλές δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις στα

λιμάνια οφείλονται μάλλον στις γραφειοκρατικές διαδικασίες (διακίνηση εγγράφων) παρά στην παραγωγική διαδικασία.

Η διοικητική αποτελεσματικότητα ενός λιμανιού εστιάζεται σε τρία σημεία:

- στη διεκπεραίωση των εγγράφων,
- στην τήρηση των διεθνών κανόνων και,
- στα προγράμματα εργασίας.

Για να είναι η διεκπεραίωση των εγγράφων αποτελεσματική πρέπει τα απαιτούμενα έγγραφα να είναι απλά, κατανοητά στο εμπόριο και την μεταφορά καθώς και μηχανογραφημένα. Μια άλλη πλευρά της διοικητικής αποτελεσματικότητας είναι η οργάνωση και ο προγραμματισμός της εργασίας. Επίσης ένα λιμάνι τρίτης γενιάς μπορεί να παρέχει και διοικητικές υπηρεσίες, αυτό εφαρμόζεται ιδιαίτερα σε καθεστώς ελεύθερης ζώνης.

Η εμπορική εξυπηρέτηση αποτελεί μια από τις παραδοσιακές δραστηριότητες στα περισσότερα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια αυτές οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν ενισχυθεί στη Λιμενική Ζώνη λόγω των “logistics”. Ένα λιμάνι τρίτης γενιάς μπορεί να παρέχει όλες τις απαραίτητες εμπορικές ευκολίες για άμεσους και έμμεσους χρήστες. Σε πολλά λιμάνια, Τραπεζικές, Ασφαλιστικές, Νομικές Υπηρεσίες καθώς και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών έχουν αναπτυχθεί ραγδαία.

- *Υπηρεσίες Διανομής.*

Στα λιμάνια τρίτης γενιάς όλα τα χαρακτηριστικά των “logistics” έχουν ενσωματωθεί στις παραδοσιακές βιομηχανικές, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες. Οι υπηρεσίες διανομής σε ένα λιμάνι αποτελούν μια νέα τυπική δραστηριότητα “logistics”. Η διανομή είναι διαφορετική από την κλασική αποθήκευση σε τρία σημεία:

- Η αποθήκευση αντιμετωπίζεται από τους χρήστες σαν μια λειτουργία ανεξάρτητη από τη μεταφορά, την παραγωγή και την κατανάλωση, ενώ η διανομή θεωρείται ως μια λειτουργία αναπόσπαστη μέσα στη μεταφορική αλυσίδα. Στο λιμάνι υπάρχουν δυο ειδών ροές, οι ροές των φορτίων και οι ροές των πληροφοριών.
- Η αποθήκευση συνήθως έχει να κάνει με την ροή των φορτίων και είναι ανεξάρτητη της ροής της πληροφόρησης.

- Η αποθήκευση είναι απαραίτητη όταν υπάρχει χρονικό κενό ανάμεσα στην παραγωγή – μεταφορά – κατανάλωση και δεν αποτελεί μια προστιθέμενης αξίας δραστηριότητα. Αυτός είναι και ο λόγος που η παράδοση “just in time” είναι διεθνώς ευπρόσδεκτη. Από την άλλη πλευρά η δραστηριότητα της διανομής η οποία περικλείει και την αποθήκευση, αποτελεί μια προστιθέμενης αξίας δραστηριότητα χωρίς την οποία η μεταφορική αλυσίδα θα ήταν ανολοκλήρωτη.

Τέλος τα λιμάνια για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις του εμπορίου και να γίνουν κέντρα διανομής πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματική μεταφορική υποδομή στην ενδοχώρα τους και να συνδέονται με χερσαία κέντρα διανομής. Η εγκατάσταση των χερσαίων κέντρων διανομής θα πρέπει να γίνει σε θέσεις όπου θα διαθέτουν εύκολη πρόσβαση στο λιμάνι μέσω των εσωτερικών μεταφορικών δικτύων, τα οποία έχουν μεγάλη σημασία για την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία του λιμανιού – κέντρου διανομής.

Με βάση αυτά τα δεδομένα μετά το 1985 παρατηρείται μια τάση, όπου δίνεται λιγότερη έμφαση στις βαριές βιομηχανίες στα λιμάνια και περισσότερη σε ελαφρότερες δευτερεύουσες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων και αυτών της αποθήκευσης και της διανομής. Στα πρώτα χρόνια ανάπτυξης των Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών το 84% της γης είχε αφιερωθεί στη βαριά βιομηχανία, το ποσοστό αυτό στις αρχές του 1990 είχε πέσει στο 24%.

Έτσι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο να αναπτύσσονται γύρω από τα λιμάνια όχι βαριές βιομηχανίες αλλά κέντρα διανομής (Distriparks). Μια άλλη τάση που παρατηρείται είναι αυτή όπου μερικές από τις παραδοσιακές βαριές βιομηχανίες διατηρούνται αλλά επιπλέον υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός βιομηχανιών που βασίζονται σε εισαγόμενα ημι-επεξεργασμένα υλικά και προϊόντα. Βιομηχανίες που είναι πιθανόν υψηλής τεχνολογίας και προσαρμοσμένες σε εξαγωγές. (Παρδάλη, 2001)

3.3. Κατάταξη των λιμανιών

Εκτός από την κατάταξη των λιμένων βάση γενιάς, κατάταξη μπορεί να γίνει και με ορισμένα άλλα κριτήρια:

- Κατάταξη με βάση τα γεωγραφικά γνωρίσματα:

- Θαλάσσια λιμάνια: βρίσκονται σε θαλάσσια περιοχή ανοιχτού πελάγους ή όρμου, ή νησί (εσωτερικά ή εξωτερικά λιμάνια)
- Λιμνοθαλάσσια λιμάνια: Είναι σε λιμνοθάλασσα που επικοινωνεί με το ανοιχτό πέλαγος με διαύλους
- Παραποτάμια λιμάνια
- Σε διώρυγες και σε εκβολές ποταμών
- Λιμάνια σε όχθες λίμνης
- Ανοιχτά λιμάνια: Αυτά που δεν υπόκεινται σε μεγάλη διακύμανση της παλίρροιας (μεσογειακά λιμάνια)
- Κλειστά λιμάνια: Αυτά που υπόκεινται σε μεγάλη παλίρροια.

- Κατάταξη με βάση τον προορισμό:

Τα σημερινά λιμάνια με τις πολλές δραστηριότητες αναπτύσσουν ένα σύστημα κεντρικού λιμανιού με γύρω από αυτό δορυφορικά λιμάνια που εξειδικεύονται στην εισαγωγή ή εξαγωγή ενός μόνο είδους. Γι' αυτό και είναι δύσκολο να καταταγούν τα λιμάνια με βάση τον προορισμό τους κι αυτό γιατί συνήθως σήμερα έχουν πολλούς προορισμούς και είναι δυνατό να εντάσσονται σε πολλές κατηγορίες. Με βάση όμως το είδος των πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι και με το συνηθέστερο σκοπό τους, τα λιμάνια μπορούν να διακριθούν σε:

- Πολεμικά λιμάνια
- Λιμάνια σκαφών αναψυχής
- Αλιευτικά λιμάνια ή σε ένα μέρος του λιμανιού που εξυπηρετεί αλιευτικά σκάφη
- Λιμάνια φορτοεκφόρτωσης υγρών καυσίμων όπως τα λιμάνια του Περσικού κόλπου που καταλήγουν σε πετρελαιοαγωγούς.

Τα πλοία αυτά εκφορτώνουν σε ειδικευμένα λιμάνια εισαγωγής πετρελαίου, που βρίσκονται κοντά σε διυλιστήρια και πετροχημικές βιομηχανίες.

- Λιμάνια φορτοεκφόρτωσης προϊόντων υπεδάφους. Τα προϊόντα αυτά σήμερα εκφορτώνονται σε εξειδικευμένα λιμάνια αποκλειστικά για αυτά τα εμπορεύματα ή σε παραρτήματα των μεγάλων λιμανιών.
- Λιμάνια φόρτωσης ενός γεωργικού προϊόντος
- Λιμάνια ανεφοδιασμού

Τα λιμάνια αυτά βρίσκονται στη διαδρομή μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών. Η κυριότερη εργασία τους συνίσταται στην παροχή κάθε είδους εφοδίων στα

διερχόμενα καράβια. Η σημασία των λιμανιών αυτών κατά το παρελθόν ήταν πολύ μεγάλη λόγω της ανάγκης για συνεχείς ανεφοδιασμούς των πλοίων σε καύσιμα, άνθρακα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού αλλά και πόσιμου νερού και τροφίμων. Σήμερα (1990) τα λιμάνια αυτά τείνουν να εκλείψουν, λόγω των τεχνικών εξελίξεων οι οποίες εξασφαλίζουν στα πλοία καύσιμα, νερό και λοιπά εφόδια για όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

- Λιμάνια καταφυγίου. Είναι τα λιμάνια που έχουν σαν κύριο προορισμό να προσφέρουν στα διερχόμενα πλοία ένα ασφαλές καταφύγιο όταν οι καιρικές συνθήκες το επιβάλλουν. Και τα λιμάνια αυτά σήμερα τείνουν να εκλείψουν, μια και το μέγεθος των σκαφών σήμερα έχει αυξηθεί τόσο που το ταξίδι είναι ασφαλές με όλες σχεδόν τις καιρικές συνθήκες.
- Λιμάνια επισκευών: Αν και σήμερα σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου υπάρχουν και λειτουργούν επισκευαστικές βάσεις.
- Επιβατικά λιμάνια. Είναι τα λιμάνια που σαν κύρια αποστολή έχουν τη διακίνηση και εξυπηρέτηση επιβατών.
- Λιμάνια φορτοεκφόρτωσης γενικού φορτιού που είναι τα κατ' εξοχήν εμπορικά λιμάνια
- Υπάρχουν όμως και λιμάνια που έχουν τοπική μόνο σημασία, όταν εξυπηρετούν μια περιοχή περιορισμένη, καθώς και λιμάνια διεθνούς σημασίας όταν βρίσκονται στο δρόμο ναυτιλιακών διηπειρωτικών γραμμών και εξυπηρετούν μια μεγάλη ενδοχώρα ή το διαμετακομιστικό εμπόριο.

	Πρώτη γενιά	Δεύτερη γενιά	Τρίτη γενιά
Περίοδος ανάπτυξης	Πριν τη δεκαετία του 1960	Μετά τη δεκαετία του 1960	Μετά τη δεκαετία του 1980
Κύριο διαχειριζόμενο φορτίο	χύδην φορτίο	χύδην και γενικό φορτίο	Χύδην φορτίο και εμπορευματοκιβώτια
Συμπεριφορά και στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού	<ul style="list-style-type: none"> - Συντηρητική - Σημείο αλλαγής μεταφορικών μέσων 	<ul style="list-style-type: none"> - Επεκτατική - Μεταφορικό, βιομηχανικό, εμπορικό κέντρο 	<ul style="list-style-type: none"> - Προσανατολισμένο εμπορικά - Ολοκληρωμένο κέντρο μεταφοράς και πλατφόρμα logistics
Περιεχόμενο των δραστηριοτήτων	1. Φορτωεκφόρτωση, αποθήκευση -Αποβάθρα. περιοχή κοντά στο νερό	1 + 2. Μεταποίηση φορτίου. Βιομηχανικές και εμπορικές υπηρεσίες που συνδέονται με το πλοίο - Επέκταση της περιοχής του λιμανιού	1 + 2+ 3. Διανομή φορτίου και πληροφορίες, υπηρεσίες "logistics". - τερματικοί σταθμοί και "ζώνες διανομής" στη χερσαία πλευρά.
Χαρακτηριστικά οργάνωσης	<ul style="list-style-type: none"> - Ανεξάρτητες δραστηριότητες μέσα στο λιμάνι. - Άτυπη σχέση μεταξύ του λιμένα και των χρηστών του λιμένα. 	<ul style="list-style-type: none"> - Στενότερη σχέση μεταξύ του λιμανιού και των χρηστών του. - Χαλαρή σχέση μεταξύ δραστηριοτήτων μέσα στο λιμάνι. - Τυχαία σχέση μεταξύ λιμένα και τοπικής αυτοδιοίκησης. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ενοποιημένη λιμενική κοινότητα - Ενσωμάτωση του λιμανιού με την αλυσίδα μεταφορών και εμπορίου. - Στενή σχέση μεταξύ λιμένα και τοπικής αυτοδιοίκησης. - Αυξημένη οργάνωση του λιμένα.
Χαρακτηριστικά παραγωγής	<ul style="list-style-type: none"> - Ροή φορτίου. - Απλή εξατομικευμένη υπηρεσία. - Χαμηλή προστιθέμενη αξία. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ροή του φορτίου. - Μεταποίηση του φορτίου. - Βελτιωμένη προστιθέμενη αξία. 	<ul style="list-style-type: none"> - ροή φορτίου / πληροφοριών. - Διανομή φορτίου /πληροφοριών. - Πολλαπλές υπηρεσίες. - Υψηλή προστιθέμενη αξία.
Αποφασιστικοί παράγοντες	Εργασία /κεφάλαιο	Κεφάλαιο	Τεχνολογία / τεχνογνωσία

Πηγή: Παρδάλη, 1997

4. Το Περιφερειακό πρόβλημα της Ελλάδας

Στην Ελλάδα οι περιφερειακές ανισότητες αποτελούν ένα θέμα που απασχολεί έντονα τόσο την κοινή γνώμη όσο και τους πολιτικούς και την Δημόσια Διοίκηση. Ο επιστημονικός διάλογος, αλλά και αυτός που διεξάγεται στα μέσα ενημέρωσης συχνά χαρακτηρίζεται από διαφορετικές εκτιμήσεις, ακόμη και αντιπαραθέσεις, τόσο για το είδος και το ύψος των ανισοτήτων, όσο και για τις ενέργειες που απαιτούνται για την αντιμετώπισή τους. Η επίσημη θέση της Πολιτείας αλλά και ορισμένων μελετητών είναι ότι σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), η Ελλάδα έχει σήμερα σχετικά περιορισμένες ανισότητες στα επίπεδα ανάπτυξης των περιφερειών και των νομών, όπως αυτά μετρούνται από το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ). (Πετράκος, Ψυχάρης 2004).

Η άποψη αυτή δεν γίνεται από όλους δεκτή. Το γεγονός ότι ο μισός πληθυσμός της χώρας ζει στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και το γεγονός ότι η υπόλοιπη χώρα δεν διαθέτει σοβαρές αστικές πληθυσμιακές συγκεντρώσεις, δίνει την εικόνα μιας ιδιαίτερα άνιση κατανομής των υποδομών, των υπηρεσιών και των ευκαιριών ανάπτυξης. (Πετράκος, Ψυχάρης 2004).

Η συζήτηση για τις περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα, ακόμη και όταν διεξάγεται σε επιστημονικά πλαίσια και στηρίζεται σε τεκμηριωμένα στοιχεία, δεν είναι πολιτικά ουδέτερη. Η κατεύθυνσή της ή τα συμπεράσματά της είναι δυνατόν, αλλά και λογικό, να επηρεάσουν την κατανομή των Εθνικών και Κοινοτικών πόρων προς τη μια ή την άλλη κατεύθυνση, αλλά και την ίδια τη δομή του κράτους και της διοίκησης στα διάφορα χωρικά επίπεδα (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό). Συνεπώς, η συζήτηση δεν είναι πάντα αντικειμενική και συχνά επηρεάζεται από «ανησυχίες», «διπλές αναγνώσεις» των συμπερασμάτων, ακόμη και σκοπιμότητες. Για παράδειγμα, κατά το πρόσφατο παρελθόν, μια προσεκτική μεν, αλλά διακριτή τάση να υποτιμηθεί ή να περιοριστεί η σημασία του περιφερειακού προβλήματος στη χώρα μας προερχόταν από μια ανησυχία αποκλεισμού της Αθήνας από τις τρέχουσες και μελλοντικές κοινοτικές χρηματοδοτήσεις, οι οποίες απαιτούνται για την αντιμετώπιση των δικών της υπαρκτών προβλημάτων. Συνεπώς, η προσέγγιση του περιφερειακού προβλήματος στην Ελλάδα απαιτεί όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και αμεροληψία, και κυρίως την κατανόηση ότι τα συμπεράσματα της

συζήτησης έχουν συγκεκριμένο πρόσημο σε σχέση με τις προσδοκίες της κάθε περιοχής, (Πετράκος, Ψυχάρης 2004).

Η συζήτηση για την περιφερειακή πολιτική, η οποία περιλαμβάνει διάφορες μεθόδους αξιολόγησης ως προς την αποτελεσματικότητά της, ξεκινά από το ύψος και την εξέλιξη των ανισοτήτων. Τι ακριβώς γνωρίζουμε για τις περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα: Εδώ θα πρέπει να πούμε ότι υπάρχει μια συγκεχυμένη εικόνα. Ο ενημερωμένος πολίτης μένει αναποφάσιστος ανάμεσα σε διαφορετικές και αντιφατικές εικόνες και πληροφορίες. Από τη μια πλευρά, τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της χώρας δείχνουν περιορισμένες διαφορές στο επίπεδο εισοδήματος μεταξύ των νομών της χώρας. Με βάση τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα μας εμφανίζει ένα από τους χαμηλότερους δείκτες ανισοτήτων μεταξύ των χωρών μελών. Η πληροφορία αυτή φαίνεται συμβατή με την εικόνα της βελτίωσης της ζωής στην επαρχία και την ύπαιθρο που αποκομίζουμε όσοι συγκρίνουμε αρκετές πλευρές της σημερινής πραγματικότητας με τις μνήμες των παιδικών μας χρόνων. Από την άλλη πλευρά, όμως, υπάρχουν εξίσου ισχυρά στοιχεία και εικόνες που δίνουν διαφορετική εικόνα. (Πετράκος, 2003)

Στην Ελλάδα οι περιφερειακές ανισότητες διευρύνονται μετά τη δεκαετία του '50 και κυρίως μετά τη δεκαετία του '60, ενώ το κράτος καθιέρωσε την επίτευξη της ισόρροπης οικονομικής και κοινωνικής περιφερειακής ανάπτυξης ως βασικό άξονα των ασκούμενων οικονομικών πολιτικών. Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, επικεντρώθηκαν στην ενίσχυση των δημογραφικά και οικονομικά ασθενέστερων περιφερειών με τελικό στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, που αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη συγκράτηση του πληθυσμού στις μικρότερες περιφέρειες και τον περιορισμό της συγκέντρωσης κυρίως στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα (Πολύζος, κ.α 2004)

Όμως τα αποτελέσματα των πολιτικών δεν ήταν ιδιαίτερα ικανοποιητικά, και σήμερα το ονομαζόμενο "περιφερειακό πρόβλημα", όπως διάφορες μελέτες έχουν δείξει, στην Ελλάδα έχει δυο χαρακτηριστικά. Πρώτον, τη συγκέντρωση του 50% του πληθυσμού και του 55-60% της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα. Δεύτερον, την ύπαρξη μεγάλων ανισοτήτων στα επίπεδα ευημερίας μεταξύ των νομών, όπως αυτά προκύπτουν από την απεικόνιση τους με διάφορους δείκτες σε έρευνες που έχουν γίνει για το θέμα. Πολλοί νομοί της χώρας

αδυνατούν να παρακολουθήσουν τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης των οικονομικά ισχυρότερων νομών. (Πολύζος, κ.α. 2004)

Εν μέρει ως αποτέλεσμα της εσωτερικής μετανάστευσης, στην Ελληνική περιφέρεια δεν υπάρχουν σήμερα μεγάλες πόλεις με αποτέλεσμα να καθίσταται ιδιαίτερα δυσχερής η συγκρότηση αναπτυξιακών πόλων στην περιφέρεια. Αν κανείς εξαιρέσει τις 4-5 πόλεις της περιφέρειας που διαθέτουν πληθυσμό πάνω από 100 χιλιάδες, οι υπόλοιπες είναι στην πλειοψηφία τους εξαιρετικά μικρές για να συγκροτήσουν σοβαρά τοπικά παραγωγικά συστήματα και να ωφεληθούν από πιθανές οικονομίες συγκέντρωσης. Επιπλέον, από τις 83 πόλεις της χώρας με πληθυσμό πάνω από 100 χιλιάδες κατοίκους το 2001 στην Αττική βρίσκονται -εκτός από το Π.Σ. Πρωτεύουσας - οι 20 από αυτές. Όταν αστικές συγκεντρώσεις όπως το Μενίδι, που στην ουσία αποτελούν συνέχεια του ΠΣΠ, έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο από τα Ιωάννινα, όταν τα Μέγαρα έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο από τη Μυτιλήνη και το Κορωπί μεγαλύτερο από τον Πύργο Ηλείας, ή ο Γέρακας μεγαλύτερο από το Μεσολόγγι, είναι νομίζουμε προφανές ότι υπάρχει πρόβλημα συρρίκνωσης του αστικού πληθυσμού της περιφέρειας. (Πετράκος, 2003)

Το δεύτερο σκέλος του προβλήματος αφορά την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε σχέση με τις διαθέσιμες υποδομές στην Αθήνα, το οποίο δημιουργεί προβλήματα λειτουργικότητας στο παραγωγικό σύστημα της μητρόπολης και σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Άρα η ανισορροπία στο επίπεδο του πληθυσμού δημιουργεί προβλήματα αποτελεσματικότητας και στις δύο πλευρές της χωρικής εξίσωσης στην Ελλάδα (κέντρο - περιφέρεια) και συνεπώς δεν αποτελεί ούτε αποτελεσματική ούτε ικανοποιητική κατανομή. (Πετράκος, 2003)

Παρατηρώντας διαχρονικά τις εξελίξεις στην οικονομική ανάπτυξη των νομών οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι είναι άνιση και η εικόνα των περιφερειακών ανισοτήτων στην Ελλάδα δεν είναι ευνοϊκή. Σχετικές έρευνες που έχουν γίνει, δείχνουν ότι οι περιφερειακές ανισότητες χαρακτηρίζονται από μια διαχρονική σταθερότητα στις υψηλές θέσεις της κατάταξης και μια περιορισμένη κινητικότητα των νομών χαμηλού επιπέδου προς τις ανώτερες θέσεις της κατάταξης. Η διατήρηση των περιφερειακών ανισοτήτων σε υψηλά επίπεδα για πολλές δεκαετίες δημιουργεί ένα γενικότερο προβληματισμό τόσο για τους λόγους που τις ενισχύουν, όσο και για την αδυναμία των περιφερειακών πολιτικών να επιτύχουν ένα καλύτερο αποτέλεσμα. (Πολύζος, κ.α. 2004)

Για τον ποσοτικό προσδιορισμό των περιφερειακών ανισοτήτων τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες χώρες, έχουν χρησιμοποιηθεί διάφορες τεχνικές που χρησιμοποιούν μια ποικιλία στατιστικών στοιχείων, οι οποίες πολλές φορές οδηγούν σε διαφορετικά αποτελέσματα. Οι διαφορετικές εκτιμήσεις οφείλονται είτε στη χρήση διαφορετικών τεχνικών και στατιστικών στοιχείων, είτε στην επιλογή διαφορετικών γεωγραφικών επιπέδων αναφοράς. (Πολύζος, κ.α. 2004)

Είναι προφανές ότι τα στοιχεία του κατά κεφαλή ΑΕΠ δεν αποδίδουν σωστά τη εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Αυτή η κατάσταση έχει δύο σημαντικές επιπτώσεις. Αφενός διαστρεβλώνει την εικόνα των ανισοτήτων και δεν επιτρέπει μια ακριβή διάγνωση με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ. Αφετέρου, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα κατανομής των Κοινοτικών πόρων. (Πετράκος, 2003)

Ο δείκτης δυναμικού πληθυσμού μετρά ταυτόχρονα τη σχετική θέση του νομού στο χώρο, σε σχέση με τους άλλους νομούς και το σχετικό μέγεθος της αγοράς του σε σχέση με τις αγορές των άλλων νομών. Νομοί οι οποίοι διαθέτουν μεγάλο μέγεθος και κεντρική θέση έχουν υψηλές τιμές στο δείκτη δυναμικού πληθυσμού. Αντίθετα, νομοί με μικρά πληθυσμιακά μεγέθη και περιμετρική θέση ή κακή πρόσβαση έχουν χαμηλές τιμές.

Παρατηρούμε ότι στο δείκτη κεντρικότητας τις δυο πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν η Αττική και η Θεσσαλονίκη, ακολουθούμενες από τους γειτονικούς νομούς της Αττικής και τους νομούς που βρίσκονται γύρω στον ΠΑΘΕ. Τις τελευταίες θέσεις τις καταλαμβάνουν οι νησιωτικοί νομοί, λόγω της αυξημένης χρονοαπόστασης που συνεπάγονται οι θαλάσσιες μεταφορές.

Ο δείκτης δυναμικού πληθυσμού μας δίνει μια παρόμοια κατάσταση, με τη διαφορά ότι η διασπορά τιμών που προκύπτει μεταξύ των νομών, είναι πολύ μεγαλύτερη, καθώς εδώ, σημαντικό ρόλο παίζει και το μέγεθος του νομού. Έτσι, η Αττική έχει τριπλάσια τιμή από τη Θεσσαλονίκη και εκατόν πενήντα φορές μεγαλύτερη από τον τελευταίο νομό (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004).



A/A	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΝΟΜΟΙ	Δείκτης κεντρικότητας 2001	Δείκτης Δυναμικού Πληθυσμού 2001
-----	-------------------------------	----------------------------------	---

	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ				
1	ΕΒΡΟΥ	61,5	42	38,2	31
2	ΡΟΔΟΠΗΣ	63,4	41	33,8	35
3	ΞΑΝΘΗΣ	68,5	39	35,4	33
4	ΔΡΑΜΑΣ	77,9	32	42,2	30
5	ΚΑΒΑΛΑΣ	82	30	57,1	26
6	ΣΕΡΡΩΝ	100,8	20	92,8	14
7	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	189,4	2	493,8	2
8	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	98,7	22	57,8	25
9	ΚΙΑΚΙΣ	98,7	23	49,5	28
10	ΠΕΛΛΑΣ	98,1	25	72,5	21
11	ΗΜΑΘΙΑΣ	102,8	17	76,2	18
12	ΠΙΕΡΙΑΣ	126,4	10	90,5	15
13	ΦΛΩΡΙΝΑΣ	72,1	36	22,8	39
14	ΚΟΖΑΝΗΣ	98,2	24	75,9	19
15	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	72,4	35	22,4	41
16	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	79,5	31	18,2	45
17	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	100,3	21	83,1	16
18	ΑΡΤΑΣ	95,2	26	42,5	29
19	ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	77,2	34	21,1	42
20	ΠΙΡΕΒΕΖΑΣ	84,7	29	29,3	37
21	ΛΑΡΙΣΑΣ	137,9	7	175,3	5
22	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	125,5	11	127,7	8
23	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	102,7	18	73,9	20
24	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	103,9	16	71,4	22
25	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	64,5	40	38	32
26	ΛΕΥΚΑΔΑΣ	70,9	38	9,9	50
27	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	51,5	47	12,1	49
28	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	41,6	49	9,1	51
29	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	124,2	12	132,8	7
30	ΑΧΑΪΑΣ	140,1	6	200	4
31	ΗΛΕΙΑΣ	105,4	15	96,5	12
32	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	133,1	9	124	9
33	ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	93,3	27	18,5	44
34	ΦΩΚΙΔΑΣ	91,6	28	26,5	38
35	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	157,6	5	117,8	10
36	ΕΥΒΟΙΑΣ	176,1	4	201,8	3
37	ΑΤΤΙΚΗΣ	393,4	1	1433,5	1
38	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	182,9	3	160,9	6
39	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	107,8	14	63,4	24
40	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	136	8	80,2	17
41	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	109,9	13	96,3	13

42	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	101,5	19	56,2	27
43	ΛΕΣΒΟΥ	59,2	43	30,6	36
44	ΧΙΟΥ	57,8	44	17,3	46
45	ΣΑΜΟΥ	56,2	46	14,1	48
46	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	71,4	37	100,6	11
47	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	30,5	51	22,8	40
48	ΧΑΝΙΩΝ	56,9	45	33,9	34
49	ΡΕΘΥΜΝΗΣ	50,3	48	20,3	43
50	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	77,3	33	64,5	23
51	ΛΑΣΙΘΙΟΥ	40,9	50	14,7	47

Πηγή : Πετράκος και Ψυχάρης 2004

5. Παράγοντες εξέλιξης των λιμανιών και της ενδοχώρας τους

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι οι γεωγραφικοί παράγοντες μένουν αμετάβλητοι για πολύ μεγάλες περιόδους (η κατανομή της ξηράς και της θάλασσας, η ροή των ποταμών, τα θαλάσσια ρεύματα, το κλίμα, οι πάγοι κ.α.). Εκείνο όμως που αλλάζει με την πάροδο του χρόνου είναι ο τρόπος που επηρεάζει ένας γεωγραφικός παράγοντας την εξέλιξη της ανθρωπότητας. Έτσι η γεωγραφική θέση ενός λιμανιού μπορεί να είναι ευνοϊκή ή δυσμενής μόνο όταν συνδιάζεται με άλλους παράγοντες όπως π.χ. ανακάλυψη νέων πηγών πλούτου, δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων, διάνοιξη διωρυγών κ.α.

5.1. Η θέση του λιμένα καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξή του

Μεγάλη σημασία για την εξέλιξη και την ανάπτυξη ενός λιμανιού έχουν:

- Οι θαλάσσιοι δρόμοι
- Η ενδοχώρα
- Οι φυσικές διαμορφώσεις

Οι θαλάσσιοι δρόμοι: Τα πλοία περνούν από μερικές περιοχές με μεγαλύτερη συχνότητα. Αυτό έχει σχέση με τη συγκέντρωση ή όχι των οικονομικών πόρων της γης. Έτσι ανάλογα με την οικονομική δραστηριότητα των διαφόρων περιοχών της γης κατά καιρούς διαμορφώνονται οι θαλάσσιοι δρόμοι.

Μεγάλα λιμάνια δημιουργούνται σε μέρη που είναι κοντά σε μεγάλους θαλάσσιους δρόμους ή σε σημεία διατομής δυο ή και περισσότερων θαλάσσιων δρόμων. Μεταξύ αυτών των λιμανιών, δημιουργείται οξύς ανταγωνισμός και για να κερδίσουν την κίνηση σε βάρος των γειτονικών λιμανιών χρειάζονται σοβαρές δαπάνες για επενδύσεις που να μπορούν να καλύψουν την υπάρχουσα ζήτηση (Παρδάλη, 1990).

Ενδοχώρα (hinterland): Είναι η εδαφική περιοχή που εξυπηρετείται από το λιμάνι για τις θαλάσσιες εισαγωγές ή εξαγωγές της. Το λιμάνι συνδέεται με την περιοχή αυτή με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς (οδικούς σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, ακτοπλοϊκούς). Η ενδοχώρα είναι τοπικής σημασίας, όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο - βιομηχανία. Η ενδοχώρα είναι εθνικής σημασίας

όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εθνικό εμπόριο της χώρας και η ενδοχώρα είναι διεθνούς σημασίας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εμπόριο και η βιομηχανία πολλών χωρών.

Πολλές φορές μια περιοχή μπορεί να εξυπηρετείται από περισσότερα από ένα λιμάνι της ίδιας χώρας ή διαφορετικών χωρών. Στην περίπτωση αυτή οι ενδοχώρες των λιμανιών αυτών επικαλύπτονται κατά μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό οπότε αναπτύσσεται ανταγωνισμός ανάμεσα στα λιμάνια. Με βάση τα παραπάνω, λιμάνια που πήραν μεγάλη ανάπτυξη ήταν αυτά που είχαν ευνοϊκή γεωγραφική θέση, βρίσκονταν στην διατομή θαλάσσιων δρόμων (π.χ Σιγκαπούρης, Μάλτας κ.α) ευρίσκονταν κοντά στις πρώτες ύλες (π.χ του Περσικού Κόλπου) ή κάλυπταν αναπτυγμένη οικονομικά ενδοχώρα (π.χ λιμάνι του Ρότερνταμ). Ανασταλτικοί παράγοντες στην ανάπτυξη ενός λιμανιού μπορεί να είναι οι δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες (πάγοι, δυνατοί άνεμοι κλπ.) οι φυσικές διαμορφώσεις της παράκτιας περιοχής, το ύψος της παλίρροιας κ.α. (Παρδάλη, 1997)

Στα σύγχρονα λιμάνια το εμπόρευμα διέρχεται μόνο από το λιμάνι και διοχετεύεται προς την ενδοχώρα ή αντίστροφα και πολλές φορές δεν μένει ούτε στο λιμάνι. Μιλάμε για εισαγωγική ενδοχώρα όταν από το λιμάνι εισάγονται προϊόντα για την τροφοδοσία της περιοχής αυτής, όχι μόνο για το διεθνές εμπόριο, αλλά και σε κάθε εμπόρευμα που φτάνει στο λιμάνι έστω και από άλλα λιμάνια της ίδιας χώρας, και για εξαγωγικά όταν φεύγουν από το λιμάνι προϊόντα για το εξωτερικό ή για άλλες περιοχές της ίδιας χώρας.

Έτσι η οργάνωση και η ανάπτυξη της ενδοχώρας, έχει πολύ μεγάλη σημασία. Η εύκολη και γρήγορη επικοινωνία με το λιμάνι, η δομή και η πολιτική ναύλων, η οικονομική δομή της ενδοχώρας, οι λιμενικές λειτουργίες του λιμανιού, η ναυτιλιακή οργάνωση σε σχέση με το λιμάνι και την ενδοχώρα, επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά τόσο το λιμάνι όσο και την ενδοχώρα του.

Εξωχώρα (Forelands): Είναι η περιοχή που εξαπλώνεται προς τη θάλασσα πλευρά του λιμανιού και με την οποία το λιμάνι συνδέεται με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Η έννοια της εξωχώρας είναι αντίθετη από αυτήν της ενδοχώρας. Τα εμπορεύματα φτάνουν ή φεύγουν με τα θαλάσσια μέσα, έρχονται ή αποστέλλονται προς την εξωχώρα. Όταν τα εμπορεύματα μεταφορτώνονται από το λιμάνι πάλι σε άλλα θαλάσσια μέσα, λέμε ότι φεύγουν για άλλη εξωχώρα. Σ' αυτήν την περίπτωση το λιμάνι είναι το ίδιο ενδοχώρα και το εμπόρευμα μεταφέρεται ή αποθηκεύεται σε αυτό.

5.2. Οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες

Οι φυσικές διαμορφώσεις της παράκτιας περιοχής, βραχώδης, υφαλογενής με φυσική προστασία ή σε ανοιχτό πέλαγος ευνοεί ή δυσχεραίνει τα λιμενικά έργα πρώτης κατασκευής ή επέκτασης του λιμανιού.

Η θέση του λιμανιού σε ακτή ή σε ποτάμι έχει διαφορετική αντιμετώπιση αναφορικά για την κατασκευή και τη συντήρηση των έργων.

Το ύψος της παλίρροιας. Το φαινόμενο αυτό είναι ένα μειονέκτημα για τα λιμάνια, αν και μπορεί να αντισταθμιστεί με δαπανηρά έργα, αλλά με απώλεια χρόνου για τη ναυσιπλοΐα.

Αλλά και άλλα φαινόμενα, όπως οι πάγοι, η ομίχλη, δυνατοί άνεμοι, έντονα θαλάσσια ρεύματα, μεγάλοι κυμματισμοί κ.α.

5.3. Λιμάνια και οικονομική ανάπτυξη

Ένα σύγχρονο λιμάνι δρα σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής και ο ρόλος του είναι καθαρά αναπτυξιακός. Αυτό γιατί:

- Συμβάλλει στην απασχόληση εργατικού δυναμικού
- Συμβάλλει στην εγκατάσταση συναφών επιχειρήσεων γύρω από αυτό, όπως ναυπηγοεπισκευαστικών, επιχειρήσεων εφοδιασμού πλοίων, ναυτιλιακών πρακτορείων κ.τ.λ.
- Με τη λειτουργία δεξαμενών στο λιμάνι αποφεύγεται η διαρροή συναλλάγματος στο εξωτερικό και αυτό γιατί στη δεξαμενή γίνονται επιθεωρήσεις, καθαρισμοί, επισκευές πλοίων. Το σύγχρονο λιμάνι σαν μικροοικονομική παραγωγική μονάδα συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τα εξής βοηθητικά επαγγέλματα:
 - Μεταφορείς:
 - Ατμοπλοϊκές εταιρίες.
 - Πράκτορες φορτηγίδων.
 - Σιδηροδρομικές εταιρείες.
 - Αεροπορικές εταιρείες.
 - Εταιρείες σωληνήσεων μεταχετεύσεως.

- Εταιρείες αποθηκείσεων
 - Γενικών αποθηκείσεων προκυμαίας.
 - Αποθηκών
 - Σιλό
 - Ζώνες ελεύθερου εμπορίου.
- Φορτωτές και πράκτορες
 - Αποστολείς φορτίων
 - Παραλήπτες
 - Εκτελωνιστές
 - Εταιρείες διαχειριζόμενες τα φορτία
 - Φορτοεκφορτωτές πλοίων
 - Φορτοεκφορτωτές φορητών αυτοκινήτων
 - Εταιρείες συσκευασίας εμπορευμάτων
 - Αναρροφητήρες δημητριακών
 - Σταθμοί διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και άλλων χήδην φορτίων
- Εταιρείες εξυπηρέτησης πλοίων
 - Ρυμουλκών
 - Τροφοδοσίας πλοίων
 - Ανεφοδιασμού καυσίμων
 - Ναυπηγοεπισκευαστικές
 - Δεξαμενισμός πλοίων
 - Τροφοδοσίας ύδατος-ηλεκτρισμού
 - Εταιρείες πρακτορεύσεων-ναυλώσεων
- Πιστωτικά και οικονομικά ιδρύματα
 - Τράπεζες
 - Ασφαλιστικές εταιρείες
- Συναφείς βιομηχανίες
 - Εταιρείες προκυμαίας
 - Ελεύθερη ζώνη
 - Εξαγωγές εμπορευμάτων

Το λιμάνι μπορεί να συντελέσει και στην αναπτυξιακή προσπάθεια της ευρύτερης εθνικής οικονομίας με τα εξής:

- Τη σημαντική συμβολή τους στη διακίνηση των εισαγόμενων κεφαλαιουχικών αγαθών, με τα οποία γίνονται επενδύσεις για εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων
- Τη συμμετοχή του στην προώθηση των εξαγωγών εγχώριων προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής. Το εξαγωγικό λιμάνι έχει από τη φύση του αναπτυξιακό ρόλο.
- Με τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και των μηχανημάτων του, αλλά και με την ορθολογική οργάνωση του μπορεί να μειώσει το κόστος των μεταφερόμενων προϊόντων. Γι' αυτό και οι συνθήκες λειτουργίας ενός λιμένα και το κόστος του μπορούν να επιδράσουν σημαντικά και άμεσα στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας.

Το υψηλό λιμενικό κόστος επιβαρύνει τα διακινούμενα εμπορεύματα. Υψηλοί μισθοί, υψηλά ενοίκια κ.τ.λ. επιδρούν στο κόστος του λιμένα, ψηλές τιμές των εμπορευμάτων εισαγωγής ή εξαγωγής επηρεάζουν αντίστοιχα το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών. Το λιμάνι με τον τρόπο αυτό κατά πρώτο με τις συνθήκες λειτουργίας του και δεύτερο με το κόστος του, μπορεί να επιδράσει θετικά ή αρνητικά στην εξέλιξη της τοπικής οικονομίας.

1. Τελωνεία
2. Λιμεναρχεία
3. Διαχειριστές φορτίων – εταιρίες logistics
4. Εταιρίες στοιβασίας φορτίων
5. Εταιρίες αποθήκευσης
6. Εταιρίες πλοήγησης
7. Εταιρίες ρυμούλκησης
8. Ναυτιλιακά Πρακτορεία
9. Ναυλομεσίτες
10. Ναυτιλιακές εταιρίες
11. Διαμεταφορείς
12. Άλλες εταιρίες χερσαίων μεταφορών που σχετίζονται με το λιμάνι
13. Ασφαλιστικές εταιρίες
14. Τράπεζες
15. Επιβατικοί σταθμοί – Τουριστικά πρακτορεία
16. Εταιρίες διαχείρισης καταλοίπων
17. Εταιρίες παροχής νομικών υπηρεσιών
18. Εμπορικές Εταιρίες (τρόφιμα – καύσιμα – ανταλλακτικά – εξοπλισμός κλπ)
19. Εταιρίες επισκευών πλοίων
20. Ελεύθερες ζώνες (εμπορικές ή και βιομηχανικές εταιρίες)

Πηγή: Παρδάλη, 1997

6. Τα λιμάνια της Ελλάδας

Το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Δώδεκα (12) μεγάλοι 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. (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν.2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001). 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 ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, 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).
- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006).

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Λιμένες εθνικής σημασίας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον).
- 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 (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006).

Μια διαφορετική ταξινόμηση προκύπτει στη βάση της θέσης των Ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως αποτυπώνεται στην Απόφαση αριθ.1346/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001. Έτσι, στους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α), οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες και, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο, είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, 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 (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006).

6.1. Οι λιμένες της Αττικής

6.1.1 Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Ο Πειραιάς, το σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου, είναι επίσης η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας από πλευράς πληθυσμού και μαζί με τα προάστιά του μια βιομηχανική ζώνη ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομία της χώρας. Ο σύγχρονος Πειραιάς είναι στην πραγματικότητα η ίδια πόλη με την Αθήνα καθώς τα όρια μεταξύ των δύο είναι περισσότερο διοικητικής φύσεως παρά πραγματικά. Ο Πειραιάς είναι όχι μόνο η πύλη της ηπειρωτικής Ελλάδας προς τις εκατοντάδες των νησιών της, αλλά και μια από τις σημαντικότερες πόλεις για την ναυτιλία παγκοσμίως. Μια σύγχρονη πόλη με έντονη οικονομική δραστηριότητα, που φιλοξενεί μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις, όπως τα "Ποσειδώνια" και η έκθεση της αμυντικής πολεμικής βιομηχανίας "Defendory", που διεξάγονται τα ζυγά έτη στο εκθεσιακό κέντρο του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά (Ο.Λ.Π.).

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι δημόσια Υπηρεσία με τη μορφή ΝΠΔΔ και είναι αποκλειστικά αρμόδιος για τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμα-

νιού του Πειραιά.(18) Τα όργανα διοίκησης του ΟΛΠ είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, η Εκτελεστική Επιτροπή και ο Προϊστάμενος Υπηρεσιών. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι 14μελές με αντιπροσωπευτική σύνθεση. Συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων υπηρεσιών και των οργανώσεων των παραγωγικών και γενικότερα των συναλλασσομένων με το λιμάνι καθώς και εκπρόσωποι των εργαζομένων (υπαλλήλων - εργατών). Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι αρμόδιος:

- Για την κατασκευή και συντήρηση των λιμενικών έργων και λοιπών εγκαταστάσεων του λιμανιού, καθώς και για τον εξοπλισμό του με τα αναγκαία μηχανήματα.
- Για την προσόρμηση, την αγκυροβολία, την πλευρίση των πλοίων και τον καθορισμό των χώρων φορτοεκφόρτωσής τους.
- Για τη φόρτωση, αποθήκευση και παράδοση των εμπορευμάτων.
- Για την παροχή εξυπηρετήσεων και ευκολιών στα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι.
- Για τη διάθεση μηχανημάτων και πλωτών μέσων.
- Για τη διευκόλυνση των επιβατών εσωτερικού - εξωτερικού στη διακίνησή τους.
- Για τη διοίκηση, ασφάλεια και εκμετάλλευση του λιμανιού, καθώς και για την έκδοση των κανονισμών λειτουργίας του (Παρδάλη, 1997).

Είναι το μεγαλύτερο, το πιο σημαντικό και το λιμάνι με την περισσότερη κίνηση σ' όλη την Ελλάδα. Είναι η πύλη της για τα νησιά του Αργοσαρωνικού Κόλπου, τις ανατολικές ακτές της Πελοποννήσου, τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου, τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες, και την Κρήτη. Η νοτιοδυτική πλευρά του λιμανιού φιλοξενεί τα πλοία των διεθνών γραμμών και τα κρουαζιερόπλοια που δένουν δίπλα στον σταθμό των επιβατών και το τελωνείο. Κάθε μια από τις ανταγωνιζόμενες ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και πολλά ταξιδιωτικά γραφεία είναι εγκατεστημένα στον δρόμο γύρω από το λιμάνι, δίνοντάς σας την δυνατότητα όχι μόνο να αγοράσετε το εισιτήριό σας αλλά και να πάρετε χρήσιμες πληροφορίες για την διαμονή σας στα νησιά του Αιγαίου.

Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά Α.Ε. (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) διαχειρίζεται το μεγαλύτερο όγκο εμπορευματοκιβωτίων της χώρας και εμφανίζει το μεγαλύτερο όγκο επιβατικής κίνησης. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί, με διαφορά, τον πρώτο σε μέγεθος και διακίνηση λιμένα της χώρας και συνιστά το σπουδαιότερο κόμβο της

χώρας για ανεφοδιασμό σε πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα, για την εξυπηρέτηση της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, αλλά και για τη μεταφορά πρώτων υλών και αγαθών προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου. Παράλληλα αποτελεί διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου εφόσον βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη, διευκολύνοντας τα πλοία τακτικών γραμμών (liner ships) να προσεγγίζουν τον Λιμένα χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία «ελάχιστου κόστους» που είναι ο άξονας Σουέζ – Γιβραλτάρ. Τέλος, ο λιμένας του Πειραιά συνιστά τη σπουδαιότερη και μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της χώρας.

Ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. εξυπηρετεί ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων με αιχμή του δόρατος το Σταθμό Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος και αποτελεί το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, κατατάσσοντας τον Πειραιά μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως. Επιπλέον, οι δραστηριότητες της Ο.Λ.Π. Α.Ε. αφορούν στη διακίνηση οχημάτων, στην ακτοπλοΐα, στη διακίνηση συμβατικών φορτίων, στη ναυπηγοεπισκευή και στον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων.

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί, ότι στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, θα διερευνηθεί η δυνατότητα και το εύρος της συνεργασίας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. με άλλους περιφερειακούς λιμένες για την δυνατότητα επίτευξης συνεργιών σε τομείς, όπως η μεταφορά τεχνογνωσίας, ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων για τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του κάθε λιμένα, η βέλτιστη διαχείριση της κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών κλπ.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά, προσανατολίζεται στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και τη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας και της απόδοσης των ίδιων κεφαλαίων, ως εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Βασική επιδίωξη συνιστά η ισχυροποίηση του ρόλου του λιμένα Πειραιά τόσο στο Εθνικό σύστημα λιμένων όσο και στη Διεθνή λιμενική αγορά, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και επέκτασης των κύριων δραστηριοτήτων του (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων, car terminal), με την παροχή αναβαθμισμένων ολοκληρωμένων πακέτων υπηρεσιών και με τη σύναψη συνεργασιών και εμπορικών συμφωνιών με χρήστες του λιμένα.

Στα πλαίσια επίτευξης των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.Π. Α.Ε. επισημαίνονται δράσεις που αφορούν τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, την προσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής με γνώμονα τη διασφάλιση της ανταγωνιστικής του θέσης, όπως επίσης έργα βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα.

6.1.2 Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. είναι η διαχείριση των εργασιών που σχετίζονται με την φορτοεκφόρτωση, την εναπόθεση και τη διακίνηση των εμπορευμάτων διαμέσου του λιμένα της Ελευσίνας, Επίσης η διαχείριση και εκμετάλλευση των δύο μαρίνων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών καθώς και όλων των γηπέδων και καταστημάτων που βρίσκονται εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Ελευσίνας δικαιοδοσίας του Ο.Λ.Ε Α.Ε.

Ο λιμένας της Ελευσίνας αποτελεί σημαντικό εμπορικό λιμένα και θεωρείται εναλλακτικά ως συμπληρωματικός του Πειραιά στη διακίνηση φορτιών για τη περιοχή της Αττικής με ετήσια διακίνηση δύο περίπου εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων και ετήσια προσόρμιση 5.000 πλοίων. Η σύνδεση του λιμένα με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και η μεταφορά του δυτικά της πόλης αναμένεται να αναδείξουν το λιμένα σε κομβικό σημείο συνδυασμένων μεταφορών και να αυξήσουν σημαντικά την εμπορευματική κίνησή του από και προς την ενδοχώρα και το εξωτερικό. Στην επίτευξη του στόχου αυτού θα συμβάλλει επίσης η αναβάθμιση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου με την κατασκευή νέου εμπορευματικού σταθμού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και τη σύνδεσή του με το λιμένα.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Ο.Λ.Ε. Α.Ε. εκτείνονται κατά μήκος 15 χιλιομέτρων της ακτής του κόλπου της Ελευσίνας. Ο λιμένας Ελευσίνας διακινεί αποκλειστικά εμπορεύματα και αποτελεί τον κύριο λιμένα της Αττικής για χύδην ξηρά και γενικά φορτία κυρίως για τον χώρο του Θριάσιου Πεδίου και τις βιομηχανικές μονάδες της περιοχής, στην οποία εντάσσονται κορυφαίες

επιχειρηματικές μονάδες, μεταξύ των οποίων βρίσκονται τα μεγαλύτερα διυλιστήρια και ναυπηγεία της χώρας. Η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης θα δώσει στο λιμένα σημαντική ώθηση προς την ενδοχώρα και την ευρύτερη περιοχή της Στερεάς Ελλάδος.

6.1.3 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε.

Ο λιμένας του Λαυρίου εξυπηρετεί κυρίως επιβατική κίνηση από και προς τα νησιά του Αιγαίου, καθώς και εμπορευματική κίνηση με το σύστημα Ro-Ro. Παρουσιάζει επίσης σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης που συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τον κορεσμό που παρατηρείται στον λιμένα του Πειραιά. Ο ρόλος που φιλοδοξεί να παίξει για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών γραμμών και η μεταφορά στο Λαύριο των γραμμών για το Β. Αιγαίο και τις Ανατολικές Κυκλάδες ενισχύουν σημαντικά τις προοπτικές ανάπτυξης του.

Υπάρχει εγκεκριμένο Προγραμματικό Σχέδιο του λιμένα, στο πλαίσιο του οποίου κατασκευάζονται ορισμένα τμήματα σήμερα. Τα έργα οργανώνονται σε φάσεις, όπου κάθε φάση αποτελεί και ένα αυτοτελές έργο. Οι φάσεις I, II, III, IV χρηματοδοτούνται από το Γ' ΚΠΣ. Έχουν ολοκληρωθεί οι Φάσεις I και II, ενώ η Φάση III είναι έτοιμη προς δημοπράτηση. Η χρηματοδότηση των υπολοίπων φάσεων δεν είναι εξασφαλισμένη.

Επίσης αποφασίστηκε η χωροθέτηση του καταφυγίου επαγγελματιών αλιέων μέσα στο λιμάνι και ολοκληρώθηκε η μελέτη για την κατασκευή του έργου. Επιπλέον, ολοκληρώθηκε η μελέτη αποκατάστασης της παραλίας ενώ ο Ο.Λ.Λ. Α.Ε. ανέλαβε με δική του δαπάνη την αποκατάσταση κτιρίου που θα στεγαστούν τα γραφεία του. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι προωθούνται οι μελέτες για την κατασκευή δύο μαρίνων, οι οποίες θα εξυπηρετούν τον επαγγελματικό τουρισμό και τις εταιρίες yachting.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και οι προοπτικές του ΌΛΑ ΑΕ και του λιμένα του Λαυρίου άπτονται:

- Στην εγγύτητα του με τα νησιά του Αιγαίου που συνεπάγεται συντόμευση κατά μια ώρα του χρόνου δρομολογίων για τα συμβατικά πλοία σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά.
- Στην εγγύτητα με το νέο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

- Στην εξασφάλιση σημαντικών πόρων από το Γ' ΚΠΣ για την εκτέλεση λιμενικών και συμπληρωματικών έργων της χερσαίας ζώνης.
- Στη βελτίωση της πρόσβασης του λιμανιού μέσω της Αττικής Οδού, του δρόμου Κερατέας-Λαυρίου και μακροπρόθεσμα με την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου.
- Στους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004. Ο χαρακτηρισμός του ως Ολυμπιακό Λιμάνι με την ανάθεση φιλοξενίας κρουαζιερόπλοιων και ακτοπλοϊκών γραμμών.

Οι στρατηγικές προτεραιότητες και η αποστολή του ΌΛΑ ΑΕ έγκειται στην ανάδειξη του Λαυρίου σε "Ανατολική Λιμενική Πύλη" της Αττικής, αναλαμβάνοντας ουσιαστικό και συμπληρωματικό ρόλο προς το λιμάνι του Πειραιά και το ευρύτερο Σύστημα λιμένων Αττικής.

Η βασική στρατηγική του ΟΛΑ ΑΕ έχει σαν στόχους:

- Την εδραίωση του λιμανιού με αξιοποίηση της στρατηγικής του θέσης,
- Την παροχή ανταγωνιστικών λιμενικών υπηρεσιών,
- Την αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης.
- Την εξασφάλιση της απαραίτητης χρηματοοικονομικής αυτάρκειας για προσφορά σύγχρονων υπηρεσιών και την διασφάλιση μακροχρόνιας ανάπτυξης,
- Την καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Λαυρεωτικής και
- Στην αξιοποίηση κοινοτικών, δημοσίων και ιδιωτικών χρηματοδοτικών πόρων.

Οι στρατηγικοί στόχοι του ΟΛΑ εξειδικεύονται ως εξής:

- Όσον αφορά την επιβατική κίνηση, προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών και αποδοτική αξιοποίηση των σχετικών επενδύσεων με την ανάπτυξη δυνητικών παραπλεύρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων
- Για τον τομέα των κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής οι στόχοι περιλαμβάνουν την ανάδειξη του λιμένα Λαυρίου ως κόμβου εξυπηρέτησης κρουαζιεροπλοίων και τη βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (αύξηση χωρητικότητας, αναβάθμιση παρεχομένων υπηρεσιών)

- Για τα αλιευτικά σκάφη θα αναζητηθεί κατάλληλη θέση και χρηματοδότηση για τη μεταφορά του αλιευτικού καταφυγίου εκτός του κυρίου λιμένα
- Τέλος, θα επιδιωχθεί η ανάπτυξη της δραστηριότητας διακίνησης εμπορευματικών φορτίων στο βαθμό που δεν θα παρενοχλείται η κύρια, επιβατική και τουριστική δραστηριότητα του λιμανιού.

Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου έχει την ευθύνη του Λιμένα Λαυρίου και τις παρακείμενες ζώνες (Ακρωτήρι Θορικού έως Ακρωτήρι Πέρδικα). Ο χαρακτήρας του λιμένα είναι μικτός. Επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες και σε μικρότερο Βαθμό σε εμπορικές.

Συγκεκριμένα, το λιμάνι εξυπηρετεί:

- Επιβατηγά πλοία (5 θέσεις πρυμνοδέτησης στα νέα κρηπιδώματα).
- Εμπορικά πλοία (στις παλαιότερες λιμενικές εγκαταστάσεις).
- Σκάφη αναψυχής (70 περίπου οκάφη).
- Αλιευτικά σκάφη (περισσότερα από 90 σκάφη).

Με το Λαύριο συνδέονται τα νησιά Κέα, Κύθνος, Λήμνος και Αγ. Ευστράτιος. Η διακίνηση κυμαίνεται ετησίως σε 208.500 επιβάτες, εκ των οποίων το 97,8% κατευθύνεται στην Κέα, και 63.000 οχήματα. Η εμπορευματική κίνηση εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής (Λαυρεωτική).

Ο Λιμένας Λαυρίου βρίσκεται σήμερα σε φάση ανάπτυξης με σημαντικά λιμενικά έργα να έχουν πρόσφατα ολοκληρωθεί, ενώ εξίσου σημαντικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν εντός της επόμενης πενταετίας.

6.1.4 Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας Α.Ε.

Ο λιμένας της Ραφήνας είναι κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας. Ο λιμένας παρουσιάζει μια αυξημένη ελκυστικότητα από πλευράς επιβατικής κίνησης, λόγω της εγγύτητάς του στα Βορειοανατολικά προάστια, στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και σε τουριστικούς προορισμούς αυξημένης ζήτησης, όπως η Ν. Εύβοια

και τα νησιά των Κυκλάδων. Η επέκταση του λιμένα θεωρείται πολύ δύσκολη, ιδίως προς νότο, λόγω του αστικού παραθεριστικού χαρακτήρα της περιοχής.

Σημαντικό έργο, το οποίο θα συμβάλλει στην ανάπτυξη των λιμένων του Λαυρίου αλλά και της Ραφήνας, είναι η επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου για την εξυπηρέτηση των δύο αυτών λιμένων. Η σύνδεσή τους με το χερσαίο δίκτυο μεταφορών αποτελεί το σημαντικότερο πρόβλημα που εμποδίζει την πρόσβαση επιβατών και οχημάτων στους λιμένες και για το λόγο αυτό υπήρξε παρέμβαση προς το Υπουργείο Μεταφορών, προκειμένου να επισπευσθούν οι διαδικασίες επέκτασης του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου. Πέραν αυτού, καταβάλλεται ήδη προσπάθεια, ώστε να ολοκληρωθούν άμεσα μέτρα βελτίωσης της πρόσβασης των επιβατών στους λιμένες αυτούς με λεωφορεία.

Επιπλέον, η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις σε επιβατικούς σταθμούς, καθώς και για τη δημιουργία και διαχείριση οργανωμένων χώρων στάθμευσης αναμένεται να συμβάλλει στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα.

Ιδιαίτερα σημαντική για τους λιμένες της Ραφήνας, της Ελευσίνας του Λαυρίου, αλλά και της Κύμης, είναι η απελευθέρωση του ναυτολογίου για τα ακτοπλοϊκά πλοία που αποπλέουν από αυτούς. Η ελεύθερη διαμόρφωση των ναύλων και των δρομολογίων συνιστά σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση ακτοπλοϊκών εταιρειών, ενώ θα εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών συμβάλλοντας κατ' αυτό τον τρόπο στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

Στα πλαίσια του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδιασμού του Οργανισμού Λιμένα Ραφήνας, το οποίο θα εγκριθεί από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προωθείται η ορθολογική ανάπτυξη του λιμένα σε αλληλεξάρτηση με την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Βασική επιδίωξη συνιστά η εδραίωση του ρόλου του λιμένα της Ραφήνας στο σύστημα λιμένων της Αττικής, ως λιμένα ακτοπλοΐας που λειτουργεί συμπληρωματικά και από-συμφορητικά σε σχέση με τη λειτουργία του λιμένα του Πειραιά για συγκεκριμένα νησιά των Β. Κυκλάδων και τη Ν. Εύβοια.

Με την εφαρμογή των Σχεδίων ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού των κύριων δραστηριοτήτων του και όχι βάσει επενδύσεων επέκτασης και αύξησης της δυναμικότητας του. Μεταξύ των

στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. επισημαίνεται η συμβολή του λιμένα στην αειφόρο ανάπτυξη της πόλης της Ραφήνας, η προώθηση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας και ελλιμενισμού καθώς και η παροχή αναβαθμισμένων λιμενικών υπηρεσιών.

6.2. Οι λιμένες της Βόρειας Ελλάδας

Συγκεκριμένα, οι τρεις λιμένες της Βορείου Ελλάδος, Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη, που απαρτίζουν το Βόρειο λιμενικό σύστημα της Χώρας, αποτελούν κόμβους μεταφορών, εξυπηρετώντας ενδοχώρα που εκτείνεται πέραν των Ελληνικών συνόρων και καλύπτει τις χώρες της Βαλκανικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ως εκ τούτου, οι λιμένες αυτοί συνιστούν βασικά σημεία του σχεδίου ανάπτυξης της Εγνατίας Οδού, μέσω της σύνδεσης με την Ηγουμενίτσα και την έξοδο στο Ιόνιο Πέλαγος και την Αδριατική, ενώ εντάσσονται στη γενικότερη φιλοσοφία της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων που προωθούν τη διατροπικότητα στις μεταφορές. Υπογραμμίζεται, ότι οι λιμένες του Βορείου Αιγαίου παρά το γεγονός ότι καλύπτουν περίπου την ίδια ενδοχώρα, θα ήταν δυνατό να αναπτύξουν δράσεις συνεργιών και να λειτουργήσουν σε ορισμένους τομείς συμπληρωματικά. Για το σκοπό αυτό κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση της μεταξύ τους συνεργασίας στα πλαίσια σύναψης στρατηγικών συμμαχιών.

6.2.1 Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Αφετηρία της νεώτερης Ιστορίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης θεωρείται το 1914, ουσιαστικά αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης. Το ίδιο έτος, τμήμα του λιμανιού θεσμοθετείται σαν "Ελεύθερη Ζώνη Θεσσαλονίκης" που αρχίζει να λειτουργεί το 1925. Το 1930 ιδρύεται το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης, το οποίο διαδέχεται τη Γαλλική Εταιρία εκμετάλλευσης του λιμανιού. Το Λιμενικό Ταμείο συγχωνεύεται το 1953 σε έναν κοινό φορέα με την Ελεύθερη Ζώνη. "Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης". Το 1970 θεσμοθετείται εκ νέου ΝΠΔΔ με την επωνυμία "Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης" που λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η Ελεύθερη Ζώνη καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της εδαφικής έκτασης του λιμανιού, είναι περιφραγμένη και αποτελεί τελωνειακά ουδέτερο έδαφος.

Από την 1η Μαΐου 1995 η Ελεύθερη Ζώνη έχει προσαρμοστεί στους κανόνες του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα.

Τα όργανα Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι: Το Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από 9 μέλη και ο Γενικός Διευθυντής. Το ΔΣ διοικεί τον Οργανισμό και διαχειρίζεται την περιουσία του. Ο ΟΛΘ έχει τις ίδιες αρμοδιότητες που έχει και ο ΟΛΠ (Παρδάλη, 1997).

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι σημαντικός διαμετακομιστικός κόμβος, κατέχοντας καίρια θέση, στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής-Δύσης (Εγνατία Οδός) και Βορρά-Νότου (ΠΑΘΕ και Διευρωπαϊκοί άξονες IX, IV και X), ενώ υποδομές και ανωδομές του λιμένα, καθώς και το πρόγραμμα ανάπτυξης που υλοποιείται, παρέχουν ρεαλιστικές προοπτικές για σημαντική ενίσχυση του στρατηγικού του ρόλου στην ευρύτερη περιοχή.

Ειδικότερα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελεί το μεγαλύτερο λιμένα του Βόρειου υποσυστήματος σε κύκλο εργασιών και διακίνηση εμπορευμάτων. Ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. παίζει έναν ιδιαίτερα σημαντικό στρατηγικό ρόλο στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και στην διαμετακόμιση (in transit) φορτίων προς τις βαλκανικές χώρες, ενώ εξελίσσεται σε κόμβο μεταφόρτωσης φορτίων προς τη Μαύρη Θάλασσα. Ο ρόλος του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ενισχύεται από την ύπαρξη σιδηροδρομικών γραμμών σε όλους τους προβλήτες γεγονός που δίνει τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης ή διατροπικής μεταφοράς εμπορευμάτων με προορισμούς εντός της Ελλάδος αλλά και σε γειτονικές χώρες. Επιπλέον, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί ένα ευρύτατο φάσμα φορτίων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων αλλά και για τη διακίνηση επιβατών κρουαζιερόπλοιων και επιβατικών πλοίων.

Σημαντική θεωρείται η δραστηριότητα του ΟΛΘ Α.Ε. στον τομέα της εξυπηρέτησης πλοίων τακτικών γραμμών (liner ships) μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου παρατηρήθηκε αύξηση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων κατά 25% για το έτος 2004. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί σε 24ωρη βάση, 7 ημέρες την εβδομάδα, με σύστημα μηχανοργάνωσης και διοικητικές υπηρεσίες που λειτουργούν ως one stop shops.

Ο συνεχής εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού και η υλοποίηση σημαντικού προγράμματος επενδύσεων καθώς και η αξιοποίηση της δυνατότητας δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στο χώρο της δυτικής εισόδου του λιμένα, που θα προσφέρει νέες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στους χρήστες, εντάσσονται στους στόχους της ΟΛΘ Α.Ε. Στα πλαίσια αυτών των στόχων επιδιώκεται η επίλυση νομικών προβλημάτων που αφορούν στις κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα προκειμένου να ανακαινιστούν και να καταστεί δυνατή η αξιοποίηση τους καθώς και η ανανέωση του Η/Μ εξοπλισμού τόσο στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) όσο και στο συμβατικό τμήμα του λιμένα. Ακόμη σχεδιάζεται η κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού που θα βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, προσανατολίζεται, αφενός στην ενίσχυση του στρατηγικού του ρόλου του λιμένα στην ευρύτερη περιοχή, ως σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής-Δύσης (Εγνατία Οδός) και Βορρά-Νότου (ΠΑΘΕ και Διευρωπαϊκοί άξονες ΙΧ, ΙV και Χ), αφετέρου στην μεγιστοποίηση της κερδοφορίας του Οργανισμού, ως εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Βασική επιδίωξη συνιστά η εδραίωση του ρόλου του λιμένα Θεσσαλονίκης ως σημαντικός διαμετακομιστικός κόμβος της ευρύτερης περιοχής και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα με την παροχή αναβαθμισμένων ολοκληρωμένων πακέτων υπηρεσιών, τη σύναψη στρατηγικών συμμαχιών με άλλους λιμένες και τη σύναψη εμπορικών συμφωνιών με χρήστες του λιμένα.

Στα πλαίσια επίτευξης των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. επισημαίνονται δράσεις, που αφορούν τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, την εφαρμογή ανταγωνιστικής τιμολογιακής πολιτικής, την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης λιμένα, όπως επίσης έργα βελτίωσης και επέκτασης της υφιστάμενης υποδομής.

6.2.2 Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Ο Λιμένας της Αλεξανδρούπολης άρχισε να κατασκευάζεται περί τα μέσα του 19ου αιώνα, μετά από ισχυρές και επίμονες προσπάθειες της εταιρείας Γαλλικών

Σιδηροδρόμων. Η κατασκευή του κρίθηκε κατεπείγουσα για την κάλυψη των αναγκών των "σιδηροδρόμων", με αποτέλεσμα να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή του μέχρι και τα ορθογωνισμένα ερείπια της αρχαίας Ζώνης! Η διεθνής σημασία και χρήση του Λιμένα, σε συνδυασμό με τη στρατηγική του θέση, είχε ως αποτέλεσμα την συνεχή ανάπτυξη του, η οποία συνεχίστηκε με την ίδια ένταση και στις αρχές του 20 αιώνα. Η διεθνής σημασία του λιμένος καταγράφεται και στην συνθήκη των Σεβρών της 1ης Αυγούστου του 1920 μεταξύ Γαλλίας, Ιταλίας και Ιαπωνίας που εκπροσωπούσαν τις τότε συμμαχικές δυνάμεις και της Ελλάδος, όπου στο άρθρο 6 αναγράφεται μεταξύ άλλων: «Ο λιμνή Δεδέαγατς κηρύσσεται διεθνούς συμφέροντος» και περιγράφεται στην πράξη ένα σύστημα ελεύθερης ζώνης λειτουργίας και διακίνησης, εξυπηρετώντας μεταξύ άλλων τους βόρειους αλλά και τους λοιπούς γείτονες μας. Ο φάρος της Αλεξανδρούπολης, γνωστός για την χρησιμότητα του από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του λιμένος, γνώρισμα και σημείο αναφοράς μέχρι και σήμερα της πόλης, κατασκευάστηκε επίσης από τους Γάλλους και τέθηκε σε λειτουργία στις 1 Ιουνίου 1880.

Η Αλεξανδρούπολη αναλαμβάνει ρόλο δεύτερης Βόρειας πύλης, όσον αφορά στην κίνηση διαμετακόμισης για φορτία που κινούνται με το σύστημα Ro-Ro, κυρίως για εξυπηρέτηση των χωρών της Βαλκανικής ενδοχώρας και της Ανατολικής Ευρώπης. Τα ρηγά νερά και οι αποθήκες φερτών υλών λόγω της εκβολής του ποταμού Έβρου αποτελούν τα κυριότερα προβλήματα του λιμένα. Ωστόσο, μεταξύ των πλεονεκτημάτων του λιμένα συγκαταλέγεται η δυνατότητα επέκτασής του προς τα ανατολικά του υφισταμένου λιμένα, και το σημαντικό γεωγραφικό πλεονέκτημα, δεδομένου του γεγονότος, ότι συνιστά απόληξη του άξονα ΙΧ του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. (www.yrep.gr)

Παράλληλα, στα πλαίσια της ανάπτυξης των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης θα μπορούσε να εξυπηρετήσει φορτία από και προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Για την πλήρη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του λιμένα απαιτείται η επιτάχυνση των έργων υποδομής και ανωδομής, η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η δημιουργία Ελεύθερης Εμπορευματικής Ζώνης δεδομένου ότι αποτελεί την πύλη του άξονα της Εγνατίας και κατάληξη του Διευρωπαϊκού άξονα και του πετρελαιοαγωγού με το Burgas.

Ο λιμένας διαθέτει άνετη λιμενολεκάνη και μεγάλο μήκος κρηπιδωμάτων και προβλητών αποτελείται δε από τον παλαιό και το νέο λιμένα. Ο παλαιός διαθέτει

σειρά κρηπιδωμάτων και δύο προβλήτες, τον κεντρικό και έναν μικρότερο. Ο νέος λιμένας αποτελείται από τον προβλήτα των εμπορευματοκιβωτίων και ένα κρηπίδωμα προς τα ανατολικά. Σε εξέλιξη βρίσκεται σήμερα πρόταση επέκτασης του λιμένα, με τη δημιουργία προβλήτα διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, του οποίου έχει ήδη υλοποιηθεί η βασική λιμενική υποδομή (κρηπιδώματα, δάπεδα). Για την ολοκλήρωση του λιμένα προβλέπεται η δημιουργία ζώνης πολλαπλών χρήσεων, η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η διάνοιξη - εκσκαφή διαύλου προσέγγισης. Για την εκβάθυνση – εκσκαφή έχει ήδη γίνει ο διαγωνισμός για την Α' φάση από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Με την ολοκλήρωση των έργων του νέου λιμένα θα είναι δυνατή η εξυπηρέτηση μεγαλύτερων σκαφών και πλοίων νεότερης τεχνολογίας.

Σύμφωνα με το Master Plan, στο Δυτικό τομέα του λιμένα, προτείνονται μεταξύ άλλων αλλαγή χρήσης του βόρειου παραλιακού κρηπιδώματος από εμπορικό σε κρηπίδωμα μικρών σκαφών, ανάπλαση της παραλιακής ζώνης δυτικά του κρηπιδώματος ακτοπλοΐας, δημιουργία υπόγειου σταθμού στάθμευσης αυτοκινήτων, περίφραξη - κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση του κεντρικού εμπορικού προβλήτα και διασύνδεσή του με εισόδους του λιμένα και την Περιφερειακή οδό Αλεξανδρούπολης.

Ως άμεση προτεραιότητα ανάπτυξης του ανατολικού τομέα του λιμένα, προτείνεται η υλοποίηση των προγραμματιζόμενων οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεων και η χωροταξική οργάνωση και λειτουργία των τερματικών σταθμών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίου, με παράλληλη υλοποίηση των χερσαίων και κτιριακών εγκαταστάσεων των υπηρεσιών του λιμένα. (Εθνική Λιμενική Πολιτική 2006)

Η εμπορευματική κίνηση την πενταετία 1998-2003 είναι όπως φαίνεται στον πίνακα παρακάτω:

ΦΟΡΤΙΑ (σε τόνους)						
ΕΤΟΣ	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ			ΛΟΙΠΕΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ		
	Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο	Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο
1998	84.412	47.048	131.460	28.464	240.496	268.960
1999	95.387	53.670	149.057	67.633	212.563	280.196
2000	140.477	51.955	192.432	73.367	225.126	298.493
2001	178.576	88.611	267.187	65.014	216.315	281.329
2002	208.871	51.752	260.623	22.355	266.972	289.327
2003	102.267	36.112	138.379	156.419	343.862	500.281

Πηγή: ΥΠΙΕΝ

Οι θαλάσσιες συνδέσεις όπως ανακοινώνονται απ' το υπουργείο είναι οι κάτωθι:

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	
ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜ/ΚΗ-ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	1 φορά εβδομαδιαίως
ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ-ΣΑΜΟΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	1 φορά εβδομαδιαίως
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ-ΣΑΜ/ΚΗ	Καθημερινά

Πηγή: ΥΠΕΝ

Η ολοκλήρωση των έργων υποδομής και εξοπλισμού του λιμένος Αλεξ/πολης σε συνδυασμό με:

- τη δημιουργία του διευρωπαϊκού άξονα Αλεξ/πολη - Ελσίνκι,
- την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου,
- την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και
- την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου Burgas - Αλεξ/πολης

ανοίγουν νέους ορίζοντες και προοπτικές για τον λιμένα της Αλεξ/πολης, το οποίο λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής του θέσης μπορεί σταδιακά να αναδειχτεί σε έναν κυρίαρχο λιμένα, ο οποίος θα εξυπηρετεί την ελληνική ενδοχώρα και ένα μεγάλο μέρος της Βαλκανικής και των Παρευξινίων Χωρών στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, στον οποίο οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ρίχνουν το μεγάλο τους βάρος. (www.ypen.gr)

6.2.3 Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε.

Η τρίτη βόρεια πύλη της χώρας στον άξονα Δύσης - Ανατολής είναι ο εμπορικός λιμένας της Καβάλας η μετεγκατάσταση του οποίου στη Νέα Καρβάλη προβλέπεται να εξυπηρετεί κυρίως τη βιομηχανική ενδοχώρα και μελλοντικά φορτία διαμετακόμισης μέσω Βουλγαρίας. Ο Οργανισμός Λιμένα Καβάλας Α.Ε. είναι ουσιαστικά ο διαχειριστής του λιμενικού συστήματος Καβάλας για τους εξής λιμένες (από δυσμάς προς ανατολάς): α) Λιμένας Ν. Περάμου (Ελευθερών), β) Κεντρικός (Παλιός) Λιμένας Καβάλας, γ) Νέος Μείζων Λιμένας Νέας Καρβάλης - Φίλιππος Β', και δ) Λιμένας Κεραμωτής.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Καβάλας παρέχουν τη δυνατότητα αποτελεσματικής εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής και τουριστικής κίνησης της περιοχής, αλλά και της διακίνησης εμπορευμάτων, ενώ με την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων επέκτασης και την προμήθεια νέου μηχανολογικού εξοπλισμού, ο λιμένας θα καταστεί ικανός να εξυπηρετήσει εμπορευματική κίνηση κάθε είδους. Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται η δημιουργία Ελεύθερης Εμπορευματικής Ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης.

Ως «λιμένες Εθνικής Σημασίας» χαρακτηρίζονται ο κεντρικός λιμένας Καβάλας και ο νέος μείζων λιμένας Νέας Καρβάλης – Φίλιππος Β'. Η υφιστάμενη λιμενική υποδομή επαρκεί για τη σημερινή κίνηση του λιμένα, αλλά υπάρχουν προβλήματα λειτουργίας και οργάνωσης του χερσαίου χώρου, ελλείψεις στον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και υψηλό κόστος υπηρεσιών.

Η γεωπολιτική θέση του νέου λιμένα σε συνδυασμό με την άμεση γειτνίαση και πρόσβαση στην Εγνατία οδό, που στο τμήμα αυτό έχει ήδη ολοκληρωθεί και οι κάθετοι άξονες που κατασκευάζονται και καταλήγουν κοντά σ' αυτόν, αποτελούν τα κύρια πλεονεκτήματα ώστε ο νέος λιμένας να γίνει το κύριο διαμετακομιστικό κέντρο τόσο για την ευρύτερη περιοχή όσο και για τις χώρες της Βαλκανικής.

Η μελλοντική σύνδεση του νέου λιμένα με σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαία για τη λειτουργία κόμβου συνδυασμένων μεταφορών. Η αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια αναμένεται να καταστήσει αναγκαίο τον προγραμματισμό νέων έργων σύμφωνα με το προγραμματικό σχέδιο που έχει ήδη εγκριθεί.

Με την ολοκλήρωση των νέων έργων και την προμήθεια του μηχανολογικού εξοπλισμού θα υπάρχει δυνατότητα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 7-8 πλοίων διαφόρων κατηγοριών και τη διαχείριση φορτίων όλων των ειδών (χύδην , όγκοι, containers). Παράλληλα, θα είναι εφικτή η ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σχετικών με την αποθήκευση, την αποσυσκευασία και τη διανομή εμπορευμάτων.

Η απελευθέρωση του κεντρικού λιμανιού από την εμπορική κίνηση που ήδη έχει γίνει, σε συνδυασμό με τα έργα εκσυγχρονισμού, θα συμβάλουν στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα και θα επιτρέψουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών σκαφών (μαρίνα). Σε συνδυασμό με το νέο σύγχρονο αεροδρόμιο που διαθέτει η Καβάλα το κεντρικό λιμάνι μπορεί να υπερβεί το επίπεδο της απλής διέλευσης, των ιδιωτικών τουριστικών

σκαφών και κρουαζιερόπλοιων και να γίνει σημείο αφετηρίας - τερματισμού (home port) γι' αυτά.

Η ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης και του χερσαίου χώρου στο εσωτερικό του λιμανιού που είναι δίπλα στο ιστορικό τείχος της πόλης και κάτω από τη συνοικία της Παναγίας (παλιά πόλη), θα επιτρέψει την ανάπτυξη τουριστικών και πολιτιστικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Τα περιφερειακά λιμάνια Κεραμωτής και Ελευθερών θα καλύψουν πρόσθετες ανάγκες για την ακτοπλοΐα και για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών αλιευτικών και τουριστικών σκαφών.

Το λιμάνι της Κεραμωτής θα εξακολουθήσει να είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον τουρισμό της Θάσου, δεδομένου ότι μέσω αυτού διακινείται ο κύριος όγκος του τουριστών προς το νησί.

Στο λιμάνι Ελευθερών προβλέπεται η δημιουργία χερσαίας υποδομής για την εξυπηρέτηση (χειμερινή εναπόθεση, συντήρηση κλπ.) ιδιωτικών σκαφών.

Με το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΛΚ, που έχει ήδη ολοκληρωθεί και σύντομα πρόκειται να υποβληθεί για έγκριση στους αρμόδιους φορείς, διαμορφώνονται οι κύριοι άξονες επιχειρηματικής στρατηγικής ,το μοντέλο εκμετάλλευσης και η νέα οργανωτική δομή του οργανισμού, που θα εξυπηρετεί τους στόχους και τις επιλογές του επιχειρησιακού σχεδιασμού. Επίσης , καθορίζονται οι προτεραιότητες και οι διαδικασίες για την υλοποίηση των στόχων, καθώς και η εκμετάλλευση των περιοχών και των χώρων του λιμενικού συστήματος.

Βασικοί στόχοι του Ο.Λ.Κ. είναι:

- Η ανάδειξη του λιμενικού συστήματος της Καβάλας ως κομβικού σημείου στις μεταφορές της Βαλκανικής και της ευρύτερης περιοχής.
- Η εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ΟΛ.Κ. και η δυνατότητα χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής.
- Η αναβάθμιση της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμανιού τους τοπικούς φορείς και την τοπική αυτοδιοίκηση.

- Η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών εφικτών με τη μορφή της Α.Ε. και η προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη.

6.3. Οι λιμένες της Δυτικής Ελλάδας

Στη βάση των μεγάλων έργων που έχουν δρομολογηθεί ή ολοκληρώνονται στη Δυτική Ελλάδα, αναδεικνύονται οι λιμένες της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας. Ειδικότερα, η ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής-Ιονίου και η επέκτασή της έως την Κύπρο και την Ανατολική Μεσόγειο για την εξυπηρέτηση φορτίων από και προς χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής συμπληρώνει το σχεδιασμό για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορικών ροών και αναδεικνύει ακόμα περισσότερο την ευρύτερη περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος ως μία δυναμική περιοχή ανάπτυξης. Στον υφιστάμενο σχεδιασμό προστίθεται η χωροθέτηση Εμπορευματικών Κέντρων για την προώθηση εμπορευματικών ροών στην Πάτρα και στην Ηγουμενίτσα, τα οποία αναμένεται να συμβάλλουν καθοριστικά στην ενίσχυση της ευρύτερης περιοχής και στην προαγωγή της εθνικής ανάπτυξης.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδεικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Η κρίση των Βαλκανίων έχει σαν αποτέλεσμα την εκτροπή πολύ σημαντικού τμήματος του διεθνούς εμπορίου της χώρας στη θαλάσσια οδό εξυπηρέτησης. Ενώ το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου της χώρας που εξυπηρετείται οδικά παραμένει σταθερό στην τάξη του 7-8% ετησίως, η κατανομή των φόρτων μεταξύ θαλάσσιου δρόμου της Αδριατικής και των χερσαίων διαδρομών, έχει μεταστραφεί, από 80-20% περίπου στα μέσα της δεκαετίας του 1980, σε 50-50% για το 1993. Από τον φόρτο αυτό, το 1993 η Πάτρα εξυπηρετεί περίπου το 80%, ενώ η Ηγουμενίτσα το υπόλοιπο 20%.

Οι προβλέψεις συγκλίνουν στο ότι ακόμα και μετά την αποκατάσταση της πολιτικής ομαλότητας στα Βαλκάνια, θα παραμείνει εξυπηρετούμενο από τη θαλάσσια οδό το μεγαλύτερο μέρος από την εκτραπείσα κίνηση. Οι προβλεπόμενοι φόρτοι για το 2010 ανέρχονται σε 190.000 - 280.000 φορτηγά, 280.000 - 300.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 10.000 λεωφορεία, 40.000 δίκυκλα και 1.700.000 επιβάτες το

χρόνο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1992 τα αντίστοιχα νούμερα ήσαν: 948.226 επιβάτες, 110.999 φορτηγά, 6.806 λεωφορεία, 153.096 επιβατικά και 17.883 δίκυκλα.

6.3.1 Οργανισμός Λιμένος Πάτρας Α.Ε.

Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδιασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων) καθιστούν την Πάτρα μια "παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα".

Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλλονιάς. Η κύρια δυτική πύλη της χώρας είναι η Πάτρα η οποία εξυπηρετεί τη διασύνδεση της χώρας με την Ιταλία για μεταφορές κυρίως με το σύστημα Ro Ro, καθώς και τη διακίνηση τουριστών. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ο λιμένας διαχειρίζεται το σημαντικότερο όγκο RO-RO φορτίων της Χώρας, με προοπτική εξυπηρέτησης και LO-LO φορτίων, ως αποτέλεσμα σχετικών έργων που υλοποιούνται. Παράλληλα, η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού σκέλους που συνδέει την Πάτρα με την Αθήνα και γενικότερα, η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδος, καθώς επίσης η βελτίωση της διαδικασίας μεταφόρτωσης των φορτίων, θα προσδώσουν νέες δυνατότητες στη μεταφορική ικανότητα της περιοχής.

Ο παλαιός λιμένας Πατρών αποτελείται από μία στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης, η οποία φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Διαθέτει τέσσερις κύριους προβλήτες (Γούναρη, Αγίου Νικολάου, Άστιγγος και Γλυφάδας) που

σχηματίζουν τρεις λιμενολεκάνες, οι οποίες προστατεύονται από κυματοθραύστη σχεδόν παράλληλο προς την ακτή. Στο χώρο του λιμένα επιχειρείται η εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων, μια καινοτόμος δραστηριότητα για τα ελληνικά δεδομένα, με δυνατότητα διασύνδεσης του λιμένα με άλλες περιοχές της Δυτικής Ελλάδος.

Η αξιοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων του βόρειου λιμένα βρίσκεται μέσα στις προτεραιότητες της διοίκησης του Οργανισμού. Για το σκοπό αυτό έχει εκπονηθεί και βρίσκεται υπό έγκριση μελέτη για τη χωροταξική οργάνωση των χερσαίων χώρων και τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής του Οργανισμού. Επιπλέον επιδιώκεται η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής - Πατραϊκής, που αποτελούν μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και η ανάπτυξη νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών.

Σήμερα είναι σε εξέλιξη η κατασκευή του νέου λιμένα Πατρών, για τον οποίο υπάρχει εγκεκριμένο Master Plan. Στο λιμένα προβλέπεται να εξυπηρετούνται όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε η Πάτρα να μπορεί να ανταποκριθεί στο ρόλο της, ως κόμβος των Διευρωπαϊκών δικτύων και ως Δυτική πύλη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο νέος λιμένας, μετά την ολοκλήρωσή του, θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ. Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορικός προβλήτας 300 μ. και ο λιμένας θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1.500 μ. Θα μπορεί να εξυπηρετεί σύγχρονα συστήματα μεταφοράς –διακίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων (containers, swapbodies, trailers, semitrailers) και να υποδέχεται πλοία νέας γενιάς (Ro – Ro, Ferry Boats, container ships) αποκτώντας εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και προσπελασιμότητα που θα τον καταστήσουν ελκυστικό προς τους χρήστες. Με την κατασκευή του νέου λιμένα δίνεται η δυνατότητα όχι μόνο αισθητικής αναβάθμισης της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας, αλλά και αποσυμφόρησης του παλαιού λιμένα. Οι προοπτικές ανάπτυξης και εκμετάλλευσης θα ενισχυθούν με τη δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Πατρών, ο οποίος αναμένεται να κατατεθεί, ώστε να εγκριθεί από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προσανατολίζεται στη

προοπτική εκπλήρωσης του ρόλου του λιμένα, ως κόμβος των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και ως Δυτική Πύλη της χώρας στην Ε.Ε., αναδεικνύοντας τόσο την πόλη όσο και την ευρύτερη περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος σε μία δυναμική περιοχή ανάπτυξης.

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. επισημαίνεται η αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών σε πλοία, φορτία και επιβατικό κοινό, ως σημαντικός επιβατικός λιμένας που εξυπηρετεί συνδέσεις με λιμένες της Ιταλίας, παράλληλα με την εφαρμογή στρατηγικών προσέλκυσης νέων χρηστών, τη προσφορά νέων πακέτων υπηρεσιών και την αποδοτικότερη αξιοποίηση των χώρων της ζώνης λιμένα, ώστε να διασφαλίζεται η κοινωνική συνοχή και ο περιορισμός της περιβαλλοντικής όχλησης του λιμένα στη πόλη.

Βασική επιδίωξη συνιστά η ισχυροποίηση της θέσης του λιμένα Πατρών στις συνδυασμένες μεταφορές, παρέχοντας υψηλή ποιότητα υπηρεσιών διακίνησης μοναδοποιημένων φορτίων (κυρίως φορτίων RO-RO και LO-LO) και εξυπηρετώντας πλοία νέας γενιάς, μέσω της υλοποίησης σχετικών έργων υποδομής στο Νέο Λιμένα Πατρών, της βελτίωσης της διαδικασίας μεταφόρτωσης φορτίων, καθώς και της δημιουργίας ενός Εμπορευματικού Κέντρου για την προώθηση των εμπορευματικών ροών. Στα πλαίσια του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγράμματος του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προβλέπονται έργα και δράσεις που θα συμβάλλουν στην αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα και θα προσδώσουν νέες δυνατότητες στη μεταφορική ικανότητα της περιοχής.

Η ολοκλήρωση των έργων προτεραιότητας αφενός θα εξασφαλίσει τη σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας του Οργανισμού, αφετέρου θα δώσει τη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την αποδοτικότερη εκμετάλλευση και διαχείριση των χώρων της ζώνης λιμένα.

6.3.2 Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.

Επιδιώκεται η ανάδειξη του ρόλου του λιμένα Ηγουμενίτσας στις συνδυασμένες μεταφορές, ο οποίος ισχυροποιείται με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, ως «Δυτική Πύλη» της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδος για τη διακίνηση

επιβατών αλλά και εμπορευμάτων μέσω φορτηγών οχημάτων, από και προς το εξωτερικό και το εσωτερικό της χώρας.

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. επισημαίνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, και της δημιουργίας νέων πακέτων υπηρεσιών. Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού, σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας, προβλέπονται έργα επέκτασης και βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Το λιμένα αποτελούν σήμερα λιμενικές εγκαταστάσεις του παλαιού λιμένα Ηγουμενίτσας και πρόσφατα περαιωμένα λιμενικά έργα της Α΄ ολοκληρωμένης φάσης του νέου λιμένα Ηγουμενίτσας. Κατά τη φάση αυτή, κατασκευάστηκε το κτίριο του επιβατικού σταθμού και κρηπιδώματα συνολικού μήκους 760 μ., ωφέλιμου βάθους 10,70 μ., όπου εξυπηρετούνται αποκλειστικά οχηματαγωγά πλοία (αμιγώς Ro – Ro και Ferry Boats). Το θαλάσσιο μέτωπο των έργων έχει Β-Ν προσανατολισμό και το βόρειο άκρο του βρίσκεται σε απόσταση 290 μ. νότια του νότιου προβλήτα του παλαιού λιμένα.

Ακόμη, στα πλαίσια του προγράμματος ανάπτυξης του λιμένα σχεδιάζεται η κατασκευή εμπορευματικού κέντρου εκφόρτωσης, μεταφόρτωσης και αποθήκευσης ασυνόδευτων εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος της Εγνατίας, με τον κεντρικό σταθμό του να βρίσκεται εντός του λιμένος. Επιπλέον, σχεδιάζεται η διαμόρφωση κατάλληλου χώρου στην χερσαία ζώνη του λιμένα για τη δημιουργία τερματικού σταθμού αυτοκινήτων (car terminal). Ακόμη προγραμματίζεται η αγορά ειδικής κατασκευής πλωτού σταθμού στάθμευσης αυτοκινήτων που θα εγκατασταθεί στο παλιό λιμένα της πόλης. Στον ίδιο χώρο θα κατασκευαστεί κτίριο πολλαπλών χρήσεων (κινηματογράφος, εκθεσιακός χώρος, συνεδριακό κέντρο), στο οποίο θα πραγματοποιούνται διάφορες εκδηλώσεις που θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής στην πόλη. Η ολοκλήρωση των προαναφερόμενων έργων όχι μόνο θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την αύξηση της κερδοφορίας στον Οργανισμό, αλλά και θα διευκολύνει την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την βελτίωση της απόδοσης και για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, ο οποίος αναμένεται να κατατεθεί, ώστε να εγκριθεί από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προωθεί την ορθολογική ανάπτυξη του λιμένα σε αλληλεξάρτηση με την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Βασική επιδίωξη συνιστά η ανάδειξη του ρόλου του λιμένα Ηγουμενίτσας στις συνδυασμένες μεταφορές, ο οποίος ισχυροποιείται με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, ως «Δυτική Πύλη» της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας για τη διακίνηση επιβατών αλλά και εμπορευμάτων μέσω φορτηγών οχημάτων, από και προς το εξωτερικό και το εσωτερικό της χώρας.

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του επενδυτικού και αναπτυξιακού προγραμματισμού του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. επισημαίνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, και της δημιουργίας νέων πακέτων υπηρεσιών.

Στο επενδυτικό πρόγραμμα υποδομής του Οργανισμού σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας προβλέπονται έργα επέκτασης και βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής και των συνθηκών λειτουργίας του λιμένα, όπως επίσης δράσεις για τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού. Στον υφιστάμενο σχεδιασμό προστίθεται η χωροθέτηση ενός Εμπορευματικού Κέντρου για την προώθηση των εμπορευματικών ροών, που αναμένεται να συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ενδεικτικά, ως έργο άμεσης προτεραιότητας για την τριετία 2005-2007, αναφέρεται η επέκταση του Νέου Λιμένα της Ηγουμενίτσας με την κατασκευή δυο νέων τερματικών σταθμών, μιας αποβάθρας και νέων αποθηκευτικών χώρων (Προϋπολογισμός: 62.000.000 €, χρηματοδότηση Π.Δ.Ε.)

Η ολοκλήρωση των έργων προτεραιότητας αφενός θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και τη σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας του Οργανισμού, αφετέρου θα δώσει τη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την αποδοτικότερη εκμετάλλευση και διαχείριση των χώρων της ζώνης λιμένα. Σημειώνεται, ότι για το έτος 2004 τα καθαρά κέρδη χρήσεως (προ φόρων) ανήλθαν στις 510.565 €, χωρίς να κατέχει ο Οργανισμός χρεόγραφα και ακίνητα.

Η κίνηση προς τα κυριότερα λιμάνια, από την Ηγουμενίτσα, είναι όπως φαίνεται παρακάτω:

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
	2001	2002	2003
ANKONA	169.111	180.238	167.229
BENETIA	51.131	58.166	56.888
ΜΠΑΡΙ	108.335	95.626	92.555
ΠΡΙΝΤΕΖΙ	157.471	142.191	126.026
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	59,271	50.240	36.610
ΜΟΝΦΑΛΚΟΝΕ	0	326	0
ΣΥΝΟΛΑ	545.319	526.787	479.308

6.3.3 Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.

Ο λιμένας της Κέρκυρας είναι επιβατικός και εξυπηρετεί, τόσο συνδέσεις εσωτερικού όσο και συνδέσεις με λιμένες της Ιταλίας. Στα πλαίσια της υλοποίησης των βασικών έργων του Master Plan του λιμένα, προωθείται η σημαντική αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών σε πλοία και επιβατικό κοινό, η οποία θα αναδείξει ακόμη περισσότερο τον λιμένα και θα συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη του νησιού. Υπό έγκριση βρίσκεται επίσης το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο της εταιρείας.

Στους άμεσους στόχους του Οργανισμού είναι η κατασκευή δυο έργων με σκοπό την βελτίωση προστασίας του λιμένα και ενός έργου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστικών σκαφών. Συγκεκριμένα, εκτελείται ήδη το έργο «Λιμένας Κέρκυρας – Υπήνεμος μώλος – Κρηπιδώματα Ε/Γ-Ο/Γ εσωτερικού» και παράλληλα έχει δημοπρατηθεί το έργο «Λιμένας Κέρκυρας – Προσήνεμος μώλος», το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί το Μάρτιο 2008. Προβλέπεται επίσης, η κατασκευή του έργου «Τουριστικό καταφύγιο σκαφών αναψυχής στη θέση σπηλιά παλαιού λιμένα Κέρκυρας», η χρηματοδότηση του οποίου θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί με τη μέθοδο της Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Μελλοντικά προγραμματίζεται, στο χώρο δραστηριοποίησης της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης, να γίνει διαμόρφωση για τη διευκόλυνση της ανέλκυσης και καθέλκυσης των σκαφών και εκβάθυνση του θαλάσσιου χώρου στη θέση αυτή. Οι λιμενικές υποδομές του λιμένα Κέρκυρας σχεδιάζεται να ολοκληρωθούν με την κατασκευή τριών νέων κρηπιδωμάτων, τα οποία θα εξυπηρετούν τόσο τα εμπορικά πλοία και τα Ε/Γ-Ο/Γ όσο και τα κρουαζιερόπλοια

που χρησιμοποιούν το λιμένα. Με πλοίο: Εκτελούνται όλο το χρόνο τα δρομολόγια: Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα, Πάτρα - Κέρκυρα, και Ηγουμενίτσα – Λευκίμμη. Συνδέεται ακόμη με αρκετά λιμάνια της Ιταλίας (Μπρίντζι, Μπάρι, Ανκόνα και Βενετία), καθώς και με το λιμάνι των Αγ.Σαράντα της Αλβανίας.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Κέρκυρας, ο οποίος θα εγκριθεί από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προσανατολίζεται στη προοπτική εξασφάλισης της βιωσιμότητας του λιμένα με την βελτίωση και την επέκταση των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων, ώστε ο λιμένας να είναι σε θέση να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως συγκοινωνιακός κόμβος, για την ανάπτυξη της πόλης και του νησιού γενικότερα.

Στα πλαίσια του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδιασμού του λιμένα Κέρκυρας, ως κατεξοχήν επιβατικός λιμένας που εξυπηρετεί τόσο συνδέσεις εσωτερικού όσο και συνδέσεις με λιμένες της Ιταλίας, προωθείται μια σημαντική αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών σε πλοία και επιβατικό κοινό, παράλληλα με τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Το επενδυτικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. για την τριετία 2005-2007 προβλέπει την ολοκλήρωση έργων άμεσης προτεραιότητας του εγκεκριμένου Master Plan του λιμένα.

Η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας αφενός θα εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και τη σταδιακή κερδοφορία του Οργανισμού, αφετέρου θα δώσει τη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για τη δημιουργία και διαχείριση οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών στη θέση σπηλιά παλαιού λιμένα Κέρκυρας (Προϋπολογισμός: 7.650.000 €) και στην αποδοτικότερη εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης λιμένα.

Σημειώνεται, ότι μελλοντικά προγραμματίζεται η λιμενική υποδομή του λιμένα Κέρκυρας να ολοκληρωθεί με την κατασκευή τριών νέων κρηπιδωμάτων, τα οποία θα εξυπηρετούν τόσο τα εμπορικά πλοία και τα Ε/Γ-Ο/Γ όσο και τα κρουαζιερόπλοια που χρησιμοποιούν το λιμένα.

Μετά από μια τριετία αρνητικών αποτελεσμάτων προβλέπεται μικρό θετικό αποτέλεσμα (προ φόρων) για το οικονομικό έτος 2006. Γενικότερα τα προβλεπόμενα για την τριετία (2005 – 2007) αποτελέσματα δεν θα είναι ικανά να αποσβέσουν την σωρευμένη ζημία, ώστε να αποκατασταθούν τα ίδια κεφάλαια στο ύψος που είχαν

διαμορφωθεί κατά την 31/12/2002. Δεδομένου ότι θα έχουν αποσβεσθεί ολοσχερώς (πενταετία) οι επενδυτικές δαπάνες για ασώματες ακινητοποιήσεις, που είχαν πραγματοποιηθεί μέχρι 31/12/2002, για το 2007 αναμένεται, ότι ο Οργανισμός γίνεται κερδοφόρος με καθαρά αποτελέσματα περιόδου (προ φόρων) που εκτιμούνται περί τις 200.000 €, που αντιστοιχεί στις ετήσιες αποσβέσεις που διενεργήθηκαν στην πενταετία 2002 έως 2006.

Τα στοιχεία κίνησης πλοίων και επιβατών αποδεικνύουν ότι το Λιμάνι της Κέρκυρας σταδιακά αποκτά δυναμική μεγάλου Τουριστικού Λιμένα.

Είναι σαφές ότι η θεσμική αλλαγή που επήλθε με την εφαρμογή του Ν. 2932/2001 σε συνδυασμό με την εκτέλεση μεγάλων έργων υποδομής άλλαξε και αλλάζει σταδιακά το προφίλ του Λιμένα Κέρκυρας.

Η δεκαετία 1997-2006 είναι το διάστημα που προβλέφθηκε ότι θα απαιτηθεί για τον εκσυγχρονισμό του Λιμένα μας. Ήδη βρισκόμαστε στο τέλος αυτής της περιόδου και οι προσδοκίες επίτευξης του Στρατηγικού Στόχου για την μεταβολή του Λιμένα Κέρκυρας σε μεγάλο Τουριστικό Λιμάνι της Μεσογείου έχουν μεταβληθεί σε βεβαιότητα.

Η σταθεροποίηση των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων σε υψηλά επίπεδα (300) δικαιολογεί αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την ένταξη στις λιμενικές υποδομές του προβλήτα των κρουαζιερόπλοιων ο οποίος επιμηκύνεται κατά 470 μέτρα.

Με την ολοκλήρωση των έργων του MASTER-PLAN, την αναπροσαρμογή των τελών με γνώμονα την ανταποδοτικότητα στον τομέα παροχής υπηρεσιών, ο Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. έχει στόχο στην επόμενη τετραετία να λειτουργεί ένα Λιμάνι φιλικό και ασφαλές για τους επισκέπτες και λειτουργικό για τους χρήστες.

6.4 Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε.

Ο λιμένας του Βόλου διαθέτει ικανοποιητική λιμενική υποδομή και επαρκή χερσαία ζώνη, ενώ το αντικείμενο δράσης του λιμένα εκτείνεται σε όλο το φάσμα των λιμενικών δραστηριοτήτων. Με τον οδικό άξονα Ε65 που συνδέει την Εγνατία (θέση Παναγιά Τρικάλων) με το Βόλο, ο λιμένας Βόλου αποτελεί, όπως και οι λιμένες Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης, βασικό σημείο στο

σχέδιο της ανάπτυξης της Εγνατίας. Ο Ο.Λ.Β. Α.Ε., με ενδοχώρα την Κεντρική Ελλάδα, αποτελεί πύλη μεταφορών προς Εύξεινο Πόντο, Μικρά Ασία (Σμύρνη), Μέση Ανατολή και Βορειοανατολική Αφρική ενώ οι υποδομές και ο εξοπλισμός του δημιουργούν τις προϋποθέσεις λειτουργίας ενός Κέντρου Μεταφόρτωσης Εμπορευματοκιβωτίων. Οι προοπτικές αυτές θα ενισχυθούν στο μέγιστο με τη δημιουργία Ελεύθερης Εμπορευματικής Ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης. Ως επιβατικός λιμένας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό ακτοπλοϊκό σταθμό προς το Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο αλλά και προς τη Σμύρνη σε συνδυασμό με την Ηγουμενίτσα μέσα από τον άξονα Ε65. Μπορεί επίσης να αποτελέσει λιμένα προορισμού για τις κρουαζιέρες της Μεσογείου για τις τουριστικές περιοχές της Κεντρικής Ελλάδος.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί η υπογραφή ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδος και Συρίας και συγκεκριμένα η προώθηση διμερών συμφωνιών των λιμένων Βόλου και Λατάκειας ως στοιχείο δηλωτικό των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του λιμένα.

Το τελευταίο διάστημα στο λιμένα του Βόλου πραγματοποιήθηκαν σημαντικά έργα στα οποία περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση της κατασκευής του καταφυγίου σκαφών αναψυχής, ενώ μέχρι το τέλος του έτους αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή δύο κτιριακών συγκροτημάτων στην είσοδο του προβλήτα ΣΙΛΟ, στα οποία θα εγκατασταθεί η ιχθυαγορά του Βόλου και θα δημιουργηθεί νέα εμπορική αγορά. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ολοκληρώθηκαν έργα μικρότερης εμβέλειας που αποσκοπούν στην αναβάθμιση του λιμένα και την αρμονική σύνδεση της λειτουργίας με την πόλη του Βόλου.

Ο Στρατηγικός και Επιχειρησιακός σχεδιασμός του Οργανισμού Λιμένα Βόλου, ο οποίος θα εγκριθεί από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, προσανατολίζεται στη προοπτική εξασφάλισης μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανάπτυξης του λιμένα του Βόλου σε κόμβο μεταφορών, σε αρμονική συνύπαρξη με την πόλη του Βόλου και το περιβάλλον.

Στα πλαίσια του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδιασμού του λιμένα Βόλου ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, καθώς και την ανάπτυξη νέων κερδοφόρων δραστηριοτήτων (εστίασης, αναψυχής, τουρισμού)

διαφορετικών από τις κατεξοχήν λιμενικές δραστηριότητες παράλληλα με τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Το επενδυτικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Β. Α.Ε. για την τριετία 2005-2007 προβλέπει την ολοκλήρωση έργων άμεσης προτεραιότητας, τα περισσότερα από τα οποία βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη, που θα συμβάλλουν στην αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα με τη προσέλκυση εξειδικευμένων χρηστών, στη καλύτερη αξιοποίηση των χώρων της ζώνης λιμένα αλλά και στην απομάκρυνση των οχληρών δραστηριοτήτων από τον αστικό ιστό.

Από το λιμάνι του Βόλου διακινούνται 400.000 περίπου επιβάτες ετησίως. Η επιβατική κίνηση διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας.

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το βασικό κόμβο για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος - Σκόπελος - Αλόνησος) ενώ περιοδικά και κύρια τους θερινούς μήνες έχουν δρομολογηθεί πλοία προς Κρήτη, Κυκλάδες και νησιά Ανατολικού Αιγαίου χωρίς μέχρι σήμερα οι γραμμές αυτές να μπορέσουν να σταθεροποιηθούν.

Σήμερα λειτουργούν δύο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής, ενώ η εταιρεία διαθέτει υπαίθριο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων 600 θέσεων.

Στον τομέα της κρουαζιέρας το λιμάνι του Βόλου αποτελεί έναν ενδιαφέροντα προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου με τελικούς ελκυστικούς προορισμούς τα Μετέωρα, το Πήλιο και την πόλη του Βόλου. Για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας διατίθεται σήμερα νεόδμητος χώρος εξυπηρέτησης 300 m² στον προβλήτα Π. Στο στάδιο δημοπράτησης βρίσκεται η ανέγερση σύγχρονου επιβατικού σταθμού εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας στον Κεντρικό Προβλήτα συνολικού εμβαδού 5.518 m². Το έργο προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί εντός του 2004.

Η επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας για την περίοδο 1999 - 2003 παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

	1999	2000	2001	2002	2003
Αριθμός επιβατών	350.558	368.643	366.722	356.669	382.417

Η επιβατική κίνηση κρουαζιέρας για την περίοδο 1999 - 2003 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

	1999	2000	2001	2002	2003
Αριθμός επιβατών	25.761	25.620	26.577	75.663	9.978

Η διακίνηση τροχοφόρων για την περίοδο 1999 - 2003 παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Αριθμός τροχοφόρων	1999	2000	2001	2002	2003
Φορτηγά	12.327	15.451	14.945	12.088	13.780
Επιβατικά	44.890	49.998	43.981	38.760	48.126
ΣΥΝΟΛΟ	57.217	65.449	58.926	50.848	61.906

Το λιμάνι του Βόλου διαθέτει εγκαταστάσεις από τις οποίες εξυπηρετούνται κάθε είδους φορτία. Η διακίνηση του συμβατικού φορτίου (φορτίο Ro - Ro, χύδην, γενικό φορτίο) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων κυρίως του προβλήτα Σιλό και εν μέρει του προβλήτα II. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι επτά (7) ηλεκτροκίνητοι γερανοί στον προβλήτα Σιλό και τέσσερις (4) αυτοκινούμενοι γερανοί και περονοφόρα οχήματα διαφόρων τύπων.

Για την εξυπηρέτηση των δημητριακών υπάρχουν χώροι αποθήκευσης Σιλό με δύο πυλώνες αναρρόφησης και δυνατότητα αποθήκευσης 15.000 t. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων γίνεται από τον προβλήτα Νο 2 με τη χρησιμοποίηση δύο (2) ηλεκτροκίνητων γερανών, τριών (3) μηχανημάτων στοιβασίας Ε/Κ και ενός (1) περονοφόρου ανυψωτικού ικανότητας 45t.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
1. ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	953.569	1.061.311	1.070.464	1.161.332	1.240.911
2. ΟΡΜΟΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ	5.302.019	5.750.636	5.343.759	5.109.890	5.631.552
3. ΟΡΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	273.840	249.480	148.680	170.000	160.440
ΣΥΝΟΛΟ	6.529.428	7.061.427	6.562.903	6.441.222	7.032.903

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
--	------	------	------	------	------

ΕΜΦΟΡΤΑ	978	1.482	3.031	6.210	8.143
ΚΕΝΑ	587	865	1.388	1.982	2.818
ΣΥΝΟΛΟ	1.565	2.347	4.419	8.192	10.961

Η Εταιρεία παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το Λιμάνι του Βόλου όπως :

- Προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων
- Χορήγηση θέσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του Λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία
- Υπηρεσίες υδροδότησης, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικών συνδέσεων

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η εξυπηρέτηση πλοίων, εσωτερικού και εξωτερικού από τους προβλήτες του Λιμένος την περίοδο 1999 - 2003.

ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
ΔΕΛΦΙΝΙΑ(F / D)	2.304	1.921	1.722	1.381	1.449
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	31	21	38	31	40
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ(Ε/Γ-Ο/Γ)	1.759	1.617	1.288	941	854
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ(ΔΙΑΦΟΡΑ)	35	50	35	20	14
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	54	54	79	72	33
ΦΟΡΤΗΓΑ	695	812	895	1.019	1.104
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	4.878	4.475	4.057	3.464	3.494

6.5 Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Ο λιμένας του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης και έναν ιδιαίτερα σημαντικό κόμβο για τη διακίνηση εμπορευμάτων στον Ελληνικό χώρο. Η λιμενική ζώνη του Ο.Λ.Η. Α.Ε. είναι ανεπτυγμένη σε δύο ανεξάρτητες περιοχές: το κυρίως λιμένα που αναπτύσσεται προ του Δήμου Ηρακλείου και την περιοχή Λινοπεραμάτων. Οι θαλάσσιες λιμενικές

εγκαταστάσεις του λιμένα αποτελούνται από τρεις λιμενολεκάνες, μία εσωτερική (Ενετικός Λιμένας) και δύο εξωτερικές εντός των οποίων σχηματίζονται πέντε προβλήτες.

Στο λιμένα του Ηρακλείου, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται σημαντική αύξηση, τόσο στην κίνηση των επιβατών όσο και στον όγκο των διακινούμενων φορτίων. Η συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Ο.Λ.Η. Α.Ε. και Ο.Λ.Π. Α.Ε. αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση του όγκου των διακινούμενων φορτίων από τον λιμένα του Ηρακλείου τα επόμενα χρόνια. Ο Οργανισμός στοχεύει στη βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται, στην περαιτέρω αξιοποίηση της Ελεύθερης Ζώνης, καθώς και στην αύξηση της τουριστικής κίνησης με κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιούν τον λιμένα του Ηρακλείου ως αφετήριό λιμένα. Η εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης και της κρουαζιέρας αποτελεί μοχλό ανάπτυξης για το λιμάνι του Ηρακλείου. Οι παρεχόμενες προς τους επιβάτες υπηρεσίες έχουν αναβαθμιστεί σημαντικά με τη λειτουργία του νέου υπερσύγχρονου επιβατικού σταθμού στον προβλήτα II του λιμένα (Εθνική Λιμενική Πολιτική 2006).

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου στοχεύει, εκτός της βελτίωσης των υπηρεσιών που προσφέρονται, στην παραπέρα αξιοποίηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων, στην παραπέρα ανάπτυξη της Ελεύθερης Ζώνης που λειτουργεί για διαμετακομίσεις - μεταφορτώσεις κυρίως φορτίων, στην προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων - απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου και στην αύξηση της τουριστικής κίνησης με κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιούν το Λιμάνι Ηρακλείου ως Base Port (www.yen.gr).

Προκειμένου να βελτιώσει στον μεγαλύτερο βαθμό τις παρεχόμενες υπηρεσίες και να οργανώσει και αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο την υφιστάμενη υποδομή, η Διοίκηση του ΟΛΗ έχει καταλήξει σε ορισμένες σημαντικές παρεμβάσεις :

- Ολοκληρώθηκε η μελέτη για την παραλιακή λεωφόρο και τις εισόδους του λιμανιού.
- Αναμορφώνεται η περιοχή εξυπηρέτησης επιβατών προβλητών I και II με τη διασύνδεση των σταθμών επιβατών και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με νέα μέτρα ασφαλείας στην προοπτική εφαρμογής τους ISPS Code .

- Μεταφέρεται η τουριστική κίνηση στην προβλήτα III με μετατροπή της υπάρχουσας αποθήκης εμπορευμάτων σε σύγχρονο σταθμό επιβατών εξωτερικού (κρουαζιερόπλοιων).
- Αξιοποιείται ο νέος προβλήτας IV για διακίνηση εμπορευμάτων.
- Μετατρέπεται το κτίριο παλαιού Ψυγείου σε Port Business Center .
- Μετατρέπεται το κτίριο του Κεντρικού Λιμεναρχείου σε Ναυταθλητικό Κέντρο.
- Μεταφέρεται το Κεντρικό Λιμεναρχείο στο Κτίριο ΙΘΑΒΙΚ.
- Εκβαθύνεται ο πυθμένας του λιμανιού στο απαιτούμενο βάθος από τις νέες ανάγκες.
- Σχεδιάζεται το Ενεργειακό Κέντρο Λιμένος με την ενοποίηση των υποσταθμών και την κατασκευή νέων δικτύων.
- Οργανώνεται σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης (υγρών και στερεών αποβλήτων).
- Προστίθενται νέες πλωτές προβλήτες στο Ενετικό Λιμάνι.
- Σχεδιάζεται Μουσείο Ιστορίας Λιμένος.
- Σχεδιάζεται η αξιοποίηση, ανάδειξη, ηλεκτροφωτισμό και συντήρηση του Ενετικού Λιμάνι Ηρακλείου.
- Ηλεκτροφωτίζονται και αναδεικνύονται τα μνημεία - σύμβολα για το Λιμάνι (Φρούριο Κούλε και Νεώρεια).
- Ολοκληρώνεται η βασική τηλεπικοινωνιακή υποδομή του λιμένος (δίκτυο οπτικών ινών, ασύρματο δίκτυο).
- Αναπτύσσεται Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS) για το λιμάνι.
- Οργανώνονται οι χώροι στάθμευσης εντός του χώρου του Λιμένος (για ΙΧ, φορτηγά και λεωφορεία).

7. Ανάλυση του φόρτου των ελληνικών λιμανιών

Ο φόρτος των κυριότερων ελληνικών λιμανιών όπως φαίνεται από την Εθνική Λιμενική Πολιτική 2006, είναι ως εξής:

Λιμεναρχείο	Κατάπλοι	Εμπορεύματα/Τόνους
Αλεξανδρούπολης	804	243590
Βόλου	3662	1059000
Ελευσίνας	2623	1914515
Ελευσίνας Διωλιστήρια	3537	0
Ελευσίνας Ναυπηγεία	155	0
Ελευσίνας Μεγάρων	22288	7392094
Ελευσίνας Ναυπηγεία Σκαραμαγκά	55	0
Ηγουμενίτσας	14281	434881
Ηρακλείου	1846	393747
Ηρακλείου Χερσονήσου	153	0
Θεσσαλονίκης	3531	14092111
Θεσσαλονίκης Ν. Μηχανιάνας	0	0
Θεσσαλονίκης Ν. Μουδανιών	272	200304
Θεσσαλονίκης Κατερίνης	186	0
Θεσσαλονίκης Ν. Μαρμαρά	818	0
Καβάλας	3227	1843915
Καβάλας Θάσου	4103	62315
Κέρκυρας	10613	37.752
Κέρκυρας Παλαιοκαστρίτσας	164	0
Πάτρας	3389	263604
Πάτρας Ρίου	78192	1654330
Πειραιά	44538	82713450
Πειραιά Α	25099	4734400
Πειραιά Β	193	77979
Πειραιά Γ	93	0
Πειραιά Ε	4641	0
Πειραιά ΣΤ	533	0

Πειραιά Ζ	323	0
Πειραιά Θ	243	0
Πειραιά Ι	3310	0
Ραφήνας	4095	0
Ραφήνας Μαρκόπουλου	210	65000
Λαυρίου	1815	49656
ΣΥΝΟΛΟ	238.992	117.232.643

Πηγή: Εθνική Λιμενική Πολιτική 2006

Τα στοιχεία αυτά αφορούν μόνο την κίνηση από και προς τα λιμάνια μέσω της θαλάσσιας οδού. Παρακάτω παρατίθενται οι φόρτοι μέσω οδικών μεταφορών και σιδηροδρομικών για κάθε λιμάνι ξεχωριστά:

▪ **Πειραιάς** (σε τόνους/ημέρα)

Από:		Προς:	
Αιτωλοακαρνανία	233	Αιτωλοακαρνανία	146
Αττική	1754	Βοιωτία	34
Βοιωτία	131	Εύβοια	201
Φθιώτιδα	199	Φθιώτιδα	170
Αργολίδα	101	Αργολίδα	424
Αχαΐα	105	Αχαΐα	758
Κορινθία	64	Ηλεία	49
Μεσσηνία	27	Κορινθία	1255
Λάρισα	99	Μεσσηνία	95
Μαγνησία	36	Άρτα	104
Τρίκαλα	36	Λάρισα	9
Θεσσαλονίκη	1037	Ημαθία	130
Χαλκιδική	18	Θεσσαλονίκη	1277
Ξάνθη	26	Ξάνθης	205
Κήποι (Τουρκία)	48	Ροδόπης	120
Πειραιάς	32	Πειραιάς	48
		Θεσσαλονίκη	
Θεσσαλονίκη Λιμάνι	15	Λιμάνι	6
Βόλος	30	Ηράκλειο	24

Ηράκλειο	134	Ηράκλειο Λιμάνι	463
Λασιίθι	75	Λασιίθι	25
Ρέθυμνο	54	Ικόνιο	26
Χανιά	330	ΣΥΝΟΛΟ	5553
ΣΥΝΟΛΟ	4584		

Παραγώμενοι τόνοι	
οδικώς	4584
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	5553
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	10137
Παραγώμενοι τόνοι σιδ.	19
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	24
Σύνολο	43
Παραγώμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	145
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	437
Σύνολο	582
Γενικό Σύνολο	10762

▪ Λιμένες Θεσσαλονίκης

Από:

Προς:

Αττική	3	Αττική	4
Φθιώτιδα	8	Δράμα	1
Μεσσηνία	181	Ημαθία	616
Θεσσαλονίκη	731	Θεσσαλονίκη	526
Κιλκίς	66	Καβάλα	58
Πέλλα	27	Κιλκίς	11
Περία	19	Κοζάνη	9
Σέρρες	9	Πέλλα	23
Χαλκιδική	9	Περία	17
Έβρος	39	Χαλκιδική	222
Εύζωνοι (Γιου/βία)	70	Ροδόπη	18

Προμαχώνας (Βου/ρία)	24	Εύζωνοι (Γιου/βία)	1085
		Προμαχώνας	
Κήποι (Τουρκία)	9	(Βου/ρία)	64
Πειραιάς	6	Κήποι (Τουρκία)	20
Κρυσταλλοπηγή		Πειραιάς	15
(Αλβανία)	15	Ηγουμενίτσα	46
Δοϊράνη (Γιου/βία)	18	ΣΥΝΟΛΟ	2735
Ορμένιο (Βου/ρία)	20		
ΣΥΝΟΛΟ	1254		
Παραγόμενοι τόνοι			
οδικώς		1254	
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς		2735	
Σύνολο Οδικών Μεταφορών		3989	
Παραγόμενοι τόνοι σιδ.		5	
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.		12	
Σύνολο		17	
Παραγόμενοι τόνοι			
Θαλασσίως		658	
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως		884	
Σύνολο		1542	
Γενικό Σύνολο		5548	

▪ Πάτρα

Από:		Προς:	
Αιτωλοακαρνανία	64	Αιτωλοακαρνανία	82
Αττική	8015	Αττική	2111
Βοιωτία	699	Βοιωτία	164
Φθιώτιδα	837	Φθιώτιδα	211

Αργολίδα	103	Αχαΐα	195
Αρκαδία	44	Ηλεία	118
Αχαΐα	454	Κορινθία	16
Μαγνησία	130	Μαγνησία	22
Τρίκαλα	68	Τρίκαλα	19
Ημαθία	86	Ημαθία	385
Θεσσαλονίκη	747	Θεσσαλονίκη	254
Καβάλα	114	Καβάλα	126
Πέλλα	142	Κιλκίς	7
Φλώρινα	98	Πέλλας	327
Έβρος	165	Περίας	79
Ροδόπη	45	Έβρος	20
Εύζωνοι	11	Ξάνθη	374
Προμαχώνας	88	Ροδόπη	197
Κήποι	492	Κήποι	69
Πάτρα	24	Πάτρα	24
Ορμένιο	270	Ηγουμενίτσα	4
ΣΥΝΟΛΟ	12696	Ηράκλειο Λιμάνι	24
		ΣΥΝΟΛΟ	4828

Παραγώμενοι τόνοι	
οδικώς	12696
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	4828
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	17527
Παραγώμενοι τόνοι σιδ.	54
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	21
Σύνολο	75
Παραγώμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	21
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	538
Σύνολο	559
Γενικό Σύνολο	18157

▪ Ηγουμενίτσα

Από:		Προς:	
Αιτωλοακαρνανία	47	Αιτωλοακαρνανία	87
Αττική	364	Αττική	801
Βοιωτία	42	Φθιώτιδα	3
Φθιώτιδα	120	Αρκαδία	28
Ηλεία	109	Αχαΐα	313
Κορινθία	145	Ηλεία	3
Άρτα	116	Άρτα	13
Θεσπρωτία	3	Θεσπρωτία	28
Ιωάννινα	745	Ιωάννινα	55
Καρδίτσα	157	Πρέβεζα	153
Λάρισα	630	Καρδίτσα	77
Τρίκαλα	252	Λάρισα	156
Ημαθία	7	Μαγνησία	62
Θεσσαλονίκη	3845	Τρίκαλα	124
Καβάλα	305	Γρεβενά	7
Κιλκίς	160	Δράμα	6
Κοζάνη	2	Ημαθία	106
Πέλλα	292	Θεσσαλονίκη	2363
Πιερία	4	Κιλκίς	117
Σέρρες	195	Κοζάνη	83
Χαλκιδική	24	Πέλλα	291
Έβρος	515	Πιερία	191
Ξάνθη	65	Σέρρες	124
Νίκη	158	Χαλκιδική	28
Εύζωνοι	261	Ροδόπη	135
Προμαχώνας	500	Νίκη	199
Κήποι	1493	Εύζωνοι	531
Θεσσαλονίκη			
Λιμάνι	46	Προμαχώνας	2861
Πάτρα	4	Κήποι	718

Ηγουμενίτσα	27	Ηγουμενίτσα	27
Κρυσταλλοπηγή	5	Ηράκλειο Λιμάνι	2
Ορμένιο	162	ΣΥΝΟΛΟ	9692
ΣΥΝΟΛΟ	10800		

Παραγόμενοι τόνοι	
οδικώς	10800
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	9692
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	20492
Παραγόμενοι τόνοι σιδ.	46
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	41
Σύνολο	87
Παραγόμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	542
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	0
Σύνολο	542
Γενικό Σύνολο	21121

▪ **Βόλος**

Από:		Προς:	
Αττική	134	Λάρισα	173
Μεσσηνία	118	Μαγνησία	1409
Λάρισα	377	Τρίκαλα	154
Μαγνησία	2273	Θεσσαλονίκη	323
Τρίκαλα	167	Πειραιάς	30
Θεσσαλονίκη	77	ΣΥΝΟΛΟ	2089
Κιλκίς	127		
Εύζωνοι	408		
Κρυσταλλοπηγή	1183		
ΣΥΝΟΛΟ	4864		

Παραγόμενοι τόνοι	
οδικώς	4864
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	2089
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	6953

Παραγόμενοι τόνοι σιδ.	21
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	9
Σύνολο	30
Παραγόμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	0
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	0
Σύνολο	0
Γενικό Σύνολο	6983

▪ **Λιμάνι Ηρακλείου**

Μεσσηνία	4	Ηράκλειο	657
Χαλκιδική	80	Χανιά	32
Πειραιάς	24	ΣΥΝΟΛΟ	689
Πάτρα	24		
Ηγουμενίτσα	2		
Ηράκλειο	2985		
Λασιθι	131		
Ρέθυμνο	394		
Χανιά	96		
ΣΥΝΟΛΟ	3740		

Παραγόμενοι τόνοι	
οδικώς	3740
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	689
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	4429
Παραγόμενοι τόνοι σιδ.	16
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	3
Σύνολο	19
Παραγόμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	0
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	0
Σύνολο	0
Γενικό Σύνολο	4448

▪ **Αλεξανδρούπολη**

Από:		Προς:	
Ημαθία	36	Έβρος	315
Έβρος	58	Ξάνθη	25
Κήποι	78	Κήποι	105
ΣΥΝΟΛΟ	172	ΣΥΝΟΛΟ	445

Παραγώμενοι τόνοι	
οδικώς	172
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	445
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	617
Παραγώμενοι τόνοι σιδ.	1
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	2
Σύνολο	3
Παραγώμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	427
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	5
Σύνολο	432
Γενικό Σύνολο	1052

▪ **Καβάλα**

Από:		Προς:	
Αιτωλοακαρνανία	165	Αττική	1443
Αττική	1482	Βοιωτία	306
Βοιωτία	90	Φθιώτιδα	110
Εύβοια	52	Αχαΐα	41
Φθιώτιδα	61	Κορινθία	171
Αχαΐα	17	Μεσσηνία	178
Άρτα	95	Άρτα	32
Ιωάννινα	161	Θεσπρωτία	212
Λάρισα	26	Καρδίτσα	7
Τρίκαλα	161	Δράμα	124
Δράμα	221	Ημαθία	126
Ημαθία	273	Θεσσαλονίκη	2944
Θεσσαλονίκη	6313	Καβάλα	4041
Καβάλα	4041	Κιλκίς	54
Κιλκίς	451	Πέλλα	297
Κοζάνη	63	Πιερία	291
Πέλλα	10	Σέρρες	256

Σέρρες	312	Έβρος	543
Φλώρινα	104	Ξάνθη	832
Χαλκιδική	402	Ροδόπη	2049
Έβρος	427	Προμαχώνας	31
Ξάνθη	129	Πάτρα	114
Ροδόπη	520	Ηγουμενίτσα	305
Εύζωνοι	129	ΣΥΝΟΛΟ	14507
Προμαχώνας	17		
Κήποι	72		
Θεσσαλονίκη			
Λιμάνι	58		
Πάτρα	126		
Κρυσταλλοπηγή	84		
ΣΥΝΟΛΟ	16071		

Παραγόμενοι τόνοι	
οδικώς	16071
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	14507
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	30578
Παραγόμενοι τόνοι σιδ.	68
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	62
Σύνολο	130
Παραγόμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	159
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	1336
Σύνολο	1495
Γενικό Σύνολο	36089

▪ Ικόνιο

(Το Ικόνιο, αποτελεί σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί, ως ανακούφιση του φόρτου του λιμανιού του Πειραιά)

Από:		Προς:	
Αττική	2794	Αιτωλοακαρνανία	51
Βοιωτία	93	Αττική	447
Εύβοια	30	Βοιωτία	203
Αργολίδα	62	Αχαΐα	48
Αχαΐα	27	Κορινθία	147
Ηλεία	12	Ιωάννινα	33
Κορινθία	12	Τρίκαλα	14

Μαγνησία	63	Θεσσαλονίκη	125
Θεσσαλονίκη	48	Προμαχώνας	12
Έβρος	17	ΣΥΝΟΛΟ	1080
Πειραιάς	26		
Κακκαβιά	455		
ΣΥΝΟΛΟ	3639		

Παραγώμενοι τόνοι	
οδικώς	3639
Ελκόμενοι τόνοι οδικώς	1080
Σύνολο Οδικών Μεταφορών	4719
Παραγώμενοι τόνοι σιδ.	15
Ελκόμενοι τόνοι σιδ.	5
Σύνολο	20
Παραγώμενοι τόνοι	
Θαλασσίως	0
Ελκόμενοι τόνοι Θαλασσίως	0
Σύνολο	0
Γενικό Σύνολο	4739

8. Αντί συμπεράσματος

Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς έγιναν σημαντικοί πόλοι ανάπτυξης για το εμπόριο και τη βιομηχανία. Στις δεκαετίες μετά το 1960 σε παγκόσμιο επίπεδο είχαμε μια τεράστια ανάπτυξη των ΝΑΒΙΠΕ. Η ανάπτυξη των βιομηχανικών αυτών περιοχών οφείλεται στην μαζική εισαγωγή πρώτων υλών (χύδην φορτίων) και στην απαίτηση για όλο και μεγαλύτερα πλοία ώστε να γίνει αποτελεσματική η μεταφορά.

Από τη δεκαετία του 1980 και μετά όμως παρατηρούνται εντυπωσιακές αλλαγές στο ρόλο, τη μορφή και τις λειτουργίες των λιμανιών αλλά και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται γύρω από αυτά. Τα σύγχρονα λιμάνια μετασχηματίζονται σε επιχειρηματικούς-μεταφορικούς κόμβους και σε σημεία “logistics” για το παγκόσμιο εμπόριο. Στα λιμάνια αυτά αν και εξακολουθούν να υφίστανται οι παραδοσιακές λιμενικές λειτουργίες ή έμφαση δίνεται στις υπηρεσίες διανομής και τα χαρακτηριστικά των “logistics” έχουν ενσωματωθεί και στις βιομηχανικές, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες.

Με βάση τα νέα δεδομένα μετά το 1980 δίνεται μικρότερη έμφαση στη εγκατάσταση της βαριάς βιομηχανίας στα λιμάνια και μεγαλύτερη σε ελαφρότερες-δευτερεύουσες δραστηριότητες όπως αυτές της αποθήκευσης και της διανομής, με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται δυναμικά πάρκα διανομής που αναπτύσσουν δραστηριότητες εντάσεως εργασίας και όχι μόνο (Παρδάλη, 2001).

Μειωμένα κέρδη, ως συνέπεια εντεταμένου ανταγωνισμού λιμένων, και η εξοικονόμηση εργασίας με τεχνικές χειρισμού φορτίου έχουν οδηγήσει σε μια ιδιαίτερη απώλεια στην άμεση προστιθέμενη αξία στις από το λιμένα δραστηριότητες, κυρίως στη βόρεια Ευρώπη. Αυτό έχει ενταθεί - μερικές φορές μάλλον ανεπιτυχώς- σε προσπάθειες εκείνων των λιμένων» να προσελκυστούν νέες προστιθέμενης αξίας δραστηριότητες, όπως συγκέντρωση, μαρκάρισμα, κ.λπ., στην περιοχή λιμένων. Συχνά, αυτές οι προσπάθειες φέρνουν στρατηγικές παρά τακτικές εκτιμήσεις αποδοτικότητας: Με άλλα λόγια, κέρδη από τέτοιες δραστηριότητες δεν είναι τόσο σημαντικά ως ανάγκη να πειστούν οι κυβερνήσεις οι λιμένες να παραμένουν ακόμα αναπτυξιακοί πόλοι και να αξίζουν έτσι ένα μερίδιο των χρημάτων των φορολογούμενων που θα τους έδινε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα πέρα από άλλους περιφερειακούς λιμένες που μετατρέπονται σε εμπορικά βιώσιμες επιχειρήσεις.

Στο μεταξύ, εντούτοις, οι νέες λογιστικές έννοιες έχουν εξελιχθεί ως συνέπεια της παγκοσμιοποίησης της παραγωγής και των απαιτήσεων που αυτό έχει θέσει για την αποδοτικότητα συστημάτων μεταφοράς. Παγκοσμιοποίηση και απελευθέρωση εμπορίου, που ενισχύονται από τις αξιοπρόσεκτες εξελίξεις στις μεταφορές, τεχνολογίες διοικητικών μεριμνών και επικοινωνιών, έχουν αποδυναμώσει δραστικά τη σύνδεση μεταξύ της κατασκευής και της θέσης των παραγόντων της παραγωγής και έχει υποκινήσει μια πιο αξιοπρόσεκτη μετατόπιση στις δραστηριότητες κατασκευής προς τις χώρες με έναν συγκριτικό πλεονέκτημα (Haralambides, 2004).

Η πιο κλασική περίπτωση λιμενικού ανταγωνισμού είναι όταν δύο ή περισσότερα λιμάνια μοιράζονται την ίδια ενδοχώρα (με την προϋπόθεση ότι αυτή μπορεί να οριστεί σαφώς). Έτσι λοιπόν τα λιμάνια ανταγωνίζονται για το μερίδιο των εισαγωγών και των εξαγωγών οι οποίες θα μπορούσαν να μεταφερθούν διαμέσου οποιουδήποτε από αυτά.

Η φυσική ενδοχώρα των λιμανιών σήμερα φαίνεται να μην έχει την ίδια βαρύτητα που είχε στο παρελθόν, αφού η αμεσότητα στο λιμάνι και το εσωτερικό κόστος δεν αποτελούν πια τους αποφασιστικούς παράγοντες σαν κριτήρια επιλογής των λιμανιών από τους διεθνείς μεταφορείς. Μαζί με τους θαλάσσιους μεταφορείς και οι μεταφορείς της ενδοχώρας, προσφέροντας από κοινού υπηρεσίες απ' τη μια άκρη ως την άλλη και τιμές για μεταφορές point-to-point, δημιουργούν νέες αγορές για ανταγωνισμό στο εξωτερικό εμπόριο. Με τον ανταγωνισμό στο εξωτερικό εμπόριο, οι φορτωτές μπορούν να διαλέξουν τώρα τον μεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες με το πιο μικρό κόστος διαχείρισης (όπως είναι οι δαπάνες αποθήκευσης, απογραφής και μεταφοράς) παρά με το μικρότερο κόστος μεταφοράς μόνο. Η σημασία του κόστους διαχείρισης είναι σημαντικότερη για μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια και γενικά για προϊόντα μεγάλης αξίας.

Παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να υπάρχει και σήμερα ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών που εξυπηρετούν την ίδια ενδοχώρα. Απαραίτητο στοιχείο στην περίπτωση αυτή είναι η διατήρηση τιμών σε τέτοιο επίπεδο ώστε να υπάρχουν μικρές διαφορές για την ίδια υπηρεσία. Η τιμολόγηση στην περίπτωση αυτή παίζει καθοριστικό ρόλο. (Παρδάλη, 2001)

Η εμφάνιση της τοποθέτησης σε κοντέινερ στη δεκαετία του '60 άρχισε να αλλάζει την κατάσταση αρκετά εντυπωσιακά, ειδικά στη βόρεια Ευρώπη. Η υψηλής έντασης κεφαλαίου φύση του σκάφους της γραμμής, και η ανάγκη για τη μέγιστη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας προκειμένου να επιτευχθούν επαρκή

ποσοστά επιστροφής στην επένδυση, αυξανόμενες πιέσεις στους λιμένες για περαιτέρω βελτιώσεις στην παραγωγικότητα της εργασίας και λειτουργική αποδοτικότητα. Στις προσπάθειές της να προσαρμοστεί στη νέα απαίτηση η ίδια η βιομηχανία λιμένων έγινε επίσης υψηλής έντασης-κεφαλαίου, με απαίτηση για ογκώδεις επενδύσεις στην υποδομή λιμένων και περίπλοκο εξοπλισμό χειρισμού φορτίου. Κατά αυτόν τον τρόπο, η τοποθέτηση σε κοντέινερ και οι προκληθείσες φορτίο-χειριζόμενες τεχνικές είχαν εξίσου βαθή αντίκτυπο στην απασχόληση των λιμένων. Όπως με όλες τις άλλες υψηλής έντασης-κεφαλαίου καινοτομίες, η τοποθέτηση σε κοντέινερ αντικατέστησαν το κεφάλαιο για την εργασία και, επομένως, οδήγησαν σε ουσιαστικές μειώσεις της απασχόλησης των λιμένων, που συνοδεύεται ταυτόχρονα από τεράστιες αυξήσεις στην παραγωγικότητα της εργασίας.

Επιπλέον, μέσω της χρήσης του σύγχρονου και ακριβού εξοπλισμού φορτίο-χειρισμού, τα εμπορευματοκιβώτια διέρχονται την περιοχή λιμένων σε ένα θέμα ωρών ενώ, συγχρόνως, περίπλοκα και ιδιαίτερα αποδοτικά δίκτυα μεταφορών, χωρικοί περιορισμοί και μερικές φορές ακαμψίες εργασίας, έχουν πάρει ένα σημαντικό μέρος από αυτό που θεωρήθηκε προηγουμένως ως εξωτερική όψη «εργασίας λιμένων» στην περιοχή λιμένων. Αυτή η ανάπτυξη πρέπει να κάνει ιδιαίτερα με επάνδρωση και «γδύσιμο» των εμπορευματοκιβωτίων που μπορούν τώρα να εκτελεσθούν σε εγκαταστάσεις αποστολέα/παραλήπτη από προσωπικό ή στις εσωτερικές αποθήκες εμπορευματοκιβωτίων (ICDs) όπου άφθονος και φτηνότερος χώρος είναι διαθέσιμος, συχνά βολικά τοποθετημένος κοντά στον κεντρικό αγωγό με οδικές συνδέσεις (Haralambides, 2004).

Οι καθυστερήσεις είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας. Η συμφόρηση δηλαδή σε κάποιο από τα λιμάνια θα μπορούσε να στρέψει την κίνηση σε κάποιο άλλο, ακόμη και αν ήταν απαραίτητο να χρεωθεί ο μεταφορέας με το επιπλέον κόστος της πιθανόν ακριβότερης χερσαίας μεταφοράς.

Πολλές φορές ο ανταγωνισμός μεταξύ ανεξάρτητων λιμανιών της ίδιας χώρας αν και υπαρκτός δεν γίνεται αντιληπτός αφού είναι αρκετά συνηθισμένο για τις αρχές των λιμανιών να συγκρίνουν η μία τα τιμολόγια της άλλης και να τα προσαρμόζουν αντίστοιχα. Παραδείγματα αυτού του είδους του ανταγωνισμού υπάρχουν πολλά, μπορούμε να αναφέρουμε τον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται ανάμεσα σε λιμάνια της ανατολικής και της δυτικής ακτής της Βρετανίας, ή της Ιταλίας κ.λπ.

Στα πλαίσια της ίδιας χώρας το κράτος πολλές φορές, προκειμένου να προστατευθούν τα μικρά λιμάνια, παίρνει μέτρα για τον περιορισμό του

ανταγωνισμού. Τα πιο συνήθη από αυτά τα μέτρα είναι επιδοτήσεις, διαφοροποιήσεις στις χρεώσεις καθώς και διοικητικά εμπόδια (Παρδάλη, 1997).

Ακόμη πιο σημαντικό σήμερα, είναι ότι η παγκοσμιοποίηση και το διεθνές τμήμα εργασίας, οι περιβαλλοντικές πιέσεις και οι παρόμοιες ανησυχίες, οδηγούν μακριά τη βαριά βιομηχανία από τους ευρωπαϊκούς λιμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η ελαφριά βιομηχανία παίρνει αντ' αυτού τη θέση της μαζί με το νέο ρόλο των λιμένων ως μεταφόρτωτικά κέντρα, για την εξυπηρέτηση ενδοχώρας που επεκτείνεται αρκετά πέρα από τα εθνικά όρια. Αυτές οι δραστηριότητες και λειτουργίες, εντούτοις, είναι όλο και περισσότερο εμπορικής φύσης: ωφελούν όλο και περισσότερο μια στενότερη ομάδα χρηστών λιμένων, και έτσι δεν μπορούν εύκολα να δικαιολογήσουν την κεντρική χρηματοδότηση. Κατά συνέπεια, πολλοί βορειοευρωπαϊκοί λιμένες έχουν χάσει ένα σημαντικό μέρος του ρόλου τους ως «πόλοι ανάπτυξης», αξίζοντας εκτιμήσεις περιφερειακής ανάπτυξης, ειδικά στις περιοχές (χώρες) που αυτή έχει φθάσει σε ένα προχωρημένο στάδιο περιφερειακής ανάπτυξης, και αντιμετωπίζονται όλο και περισσότερο σαν εμπορικές οντότητες που πρέπει να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους και να διατιμήσουν τις υπηρεσίες τους αναλόγως. Αυτό είναι ειδικά η άποψη του ΗΒ όπου, μετά από την ιδιωτικοποίησή τους, οι λιμένες αντιμετωπίζονται αδιακρίτως ως οποιαδήποτε επιχείρηση (Haralambides, 2004).

Οι εξελίξεις στον τομέα των διεθνών μεταφορών έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση αυτών των διαδικασιών. Η τοποθέτηση σε κοντέινερ και η πολύμορφη ολοκληρωμένη μεταφορά έχουν ξεσηκώσει τις ρυθμίσεις εμπορικών συναλλαγών των προστιθέμενης αξίας αγαθών και έχουν δώσει στους εμπόρους και στους χειριστές παγκοσμίως περισσότερο έλεγχο και επιλογή πέρα από την αλυσίδα «παραγωγή-μεταφορά-διανομής τους». Επιπλέον, η αποδοτικότητα μεταφορών απαιτείται από την ίδια τη φύση των προστιθέμενης αξίας αγαθών των οποίων αυξανόμενη εκλέπτυνση απαιτεί τους γρήγορους χρόνους διέλευσης από την προέλευση προορισμό προκειμένου να αυξηθεί ο κύκλος εργασιών των εμπόρων και να ελαχιστοποιηθούν οι υψηλές δαπάνες καταλόγων. Σήμερα, αυτές οι δαπάνες ρίχνονται σημαντικά με την χρήση των λογιστικών εννοιών και μεθόδων και επίσης από την αυξανόμενη αξιοπιστία και την ακρίβεια της διεθνούς μεταφοράς που αυτή επιτρέπει στις βιομηχανίες κατασκευής να υιοθετήσουν εύκαμπτες, άμεσες και άμεσης-παράδοσης τεχνολογίες παραγωγής. Μεταξύ άλλων, αυτές οι τεχνολογίες επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να αντιμετωπίσουν ιδιοτροπίες και μη προβλεψιμότητα

των εποχιακών, κύκλων επιχειρήσεων και εμπορίου και να σχεδιάσουν ανάπτυξη με έναν οικονομικώς πιο αποδοτικό τρόπο.

Η οικονομική ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας, από τον Β' Παγκόσμιο, ως τις μέρες μας βασίστηκε σε δυο οικονομικές τάσεις: Μέχρι τα τέλη του '70, το κεϋνσιανό μοντέλο, έθετε τις βασικές ιδέες για το καθεστώς ιδιοκτησίας, τη διαδομή, τις επενδύσεις (δημόσιες κυρίως), την τιμολογιακή πολιτική και το ρόλο των λιμανιών. Από τις αρχές του '80, όμως ο νεοφιλελευθερισμός υιοθετήθηκε ως νέο μοντέλο ανάπτυξης, καταρρίπτοντας ό,τι λαμβανόταν ως δεδομένο μέχρι τότε και θέτοντας νέες βάσεις για την παραγωγή των λιμένων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, τα λιμάνια για container, έγιναν η αιχμή του δόρατος της αναπτυξιακής πολιτικής. Η νέα λιμενική πολιτική, επικεντρώνεται, στα τερματικά για container σαν κρίκους σε μια γενικευμένη αλυσίδα μεταφορών (Pardali, Stathopoulou, 2006). Ο αντίκτυπος των λιμανιών, έχει πλέον χάσει τον αυστηρά τοπικό χαρακτήρα που περιοριζόταν κυρίως από τις δυσκολίες στη μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, έχουν κλιμακώσει τον αντίκτυπο αυτό και, εν γένει, για τους μεγάλους λιμένες, η εμβέλεια, κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα, στην περιφερειακή, στην εθνική και από εκεί για ορισμένα λιμάνια στην παγκόσμια.

Βιβλιογραφία

1. Αναπτυξιακός σύνδεσμος δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ), 'Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αττικής 1994-1999', Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά Α.Ε. Αθήνα 1992
2. Ανδρικοπούλου, Ε., Καυκαλάς, Γ., "Η ρύθμιση του περιφερειακού χώρου, Θεωρία και πρακτική", εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1985.
3. Αντωνόπουλος Μ. και συνεργάτες, γραφείο μελετών λιμενικών έργων, 'Οικονομοτεχνική μελέτη λιμένος Βόλου', Ελληνική δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΓΔΕ, Δ/ση Λιμενικών Έργων, Αθήνα 1993
4. Αρώνης-Δρέττας-Καρλαύτης Α.Ε., 'Masterplan λιμένα Ραφήνας Τεχνική έκθεση', Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας, Αθήνα 2004
5. Γούσιος Δ., Ντυκέν Μ., 'Τοπική ανάπτυξη και τοπική αυτοδιοίκηση', σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 2004
6. Derriau M., 'Ανθρωπογεωγραφία', Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2001
7. Hamzah BA Director-General Maritime Consultancy Enterprise Ports and Sustainable Development: Initial Thoughts, United Nations Institute for Training and Research, Hiroshima 2004
8. Καββαδίας, Π., "Δείκτες Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ελλάδας", ΚΕΠΕ, Αθήνα 1992.
9. Καραμπούκαλου Α. 'Περιφερειακά Πανεπιστήμια και ποια η συμβολή τους στην ανάπτυξη πόλεων μεσαίου μεγέθους. Το παράδειγμα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-Πολυτεχνική Σχολή: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 2005
10. Κηπουρός Χ. 'Θράκη: Πως από την εκλογίκευση της ιστορίας, να πάμε στην εξιστίρηση της λογικής' Θράκη 2004
11. Knox, P.L., "Territorial Social Indicators and Areas Profiles", Town Planning Review, Vol.49, 1978.
12. Κοκκώσης Χ, Ψυχάρης Ι., 'Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα τάσεις και Προοπτικές: Πρακτικά ημερίδας', Ελληνικό τμήμα της Διεθνούς Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης, Βόλος 2005

13. Κουρκουρίδης Δ., 'Από περιαστικό χώρο υποδοχής επιχειρήσεων σε φωλιά ανάπτυξης επιχειρήσεων και υπηρεσιών: Η περίπτωση του δήμου Μηχανιώνας', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-Πολυτεχνική Σχολή: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 2006
14. Λαμπριανίδης, Λ., "Περιφερειακά Πανεπιστήμια στην Ελλάδα. Από το αίτημα για στρατόπεδα νεοσύλλεκτων στο αίτημα για περιφερειακά πανεπιστήμια", εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1993.
15. Λαμπριανίδης Λ., 'Οικονομική γεωγραφία: Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα', Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2001
16. McCann P., 'Αστική και Περιφερειακή Οικονομική', εκδόσεις Κριτική, Δεκέμβριος 2002
17. Μπεριάτος Η. Χωροταξία ΙΙΙ, 'Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός και Πολιτική, Τόμος Β: Θεματικές διαστάσεις του περιβαλλοντικού σχεδιασμού', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 2001
18. Μπίτσικα Γ.Ι., 'Αναλύσεις στατιστικών στοιχείων 5: Χωρική κατανομή του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων της Ελλάδος, 1976-1985', Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών, Αθήνα 1986
19. Παπαδασκαλόπουλος, Αθ., "Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης", εκδόσεις Παπαζήση, τρίτη έκδοση, Αθήνα 2000.
20. Παρδάλη Α., 'Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδρασή του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835 ως το 1985', διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1990
21. Παρδάλη Α., 'Οικονομική και Πολιτική των λιμένων', εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997
22. Παρδάλη Α., 'Η λιμενική βιομηχανία: Στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων', Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2001
23. Πετράκος Γ., Ψυχάρης Ι 'Οι Περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα: μια εναλλακτική μέθοδος υπολογισμού', Βόλος 2003
24. Πετράκος Γ., Ψυχάρης Ι. 'Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα', Εκδόσεις Κριτική, 2004
25. Πολύζος Σ., Πετράκος Γ., Αραμπατζής Γ., Σούτσας Κ. 'Η συμβολή των Φυσικών Πόρων στην Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα', Βόλος 2004

26. Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε., 'Μελέτη κρηπιδωμάτων Νοτίου τμήματος λιμένα Λαυρίουκαι των αναγκαίων κτιριακών έργων του λιμένα: Προμελέτη σκοπιμότητας/ κόστους-οφέλους' Αθήνα 2003
27. Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε., 'Μελέτη έργων βελτιώσεως λιμένα Ηρακλείου: Μεέτη Προγραμματικού Σχεδίου λιμένα Ηρακλείου' Ελληνική δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΓΔΕ, Δ/ση Λιμενικών Έργων, Αθήνα 2004
28. Sambracos E., 'Air - Sea Transport: Competitiveness or Complementarity in the Greek insular market?', Πειραιάς 2004
29. Σκάγιαννης Π. 'Πολιτική Προγραμματισμού των υποδομών', Εκδόσεις Α. Σταμούλης Αθήνα-Πειραιάς 1994
30. Στάμος Α, 'Οικονομοτεχνική μελέτη λιμένος Αλεξανδρούπολης', Ελληνική δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΓΔΕ, Δ/ση Λιμενικών Έργων, Αλεξανδρούπολη 1993
31. ΤΡΙΤΩΝ, ΑΝ.ΤΕ.Μ, ΕΒΙΑΜ, 'Χρηματοοικονομική ανάλυση και έλεγχος σημαντικότητας καθαρών εσόδων, δυτικού τμήματος προγραμματικού σχεδίου μείζονος λιμένα Καβάλας', Αθήνα 2004
32. Τσόγκας Χ., 'Υδραυλικά έργα', Ίδρυμα Ευγενίδου-1954, Αθήνα 1993
33. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 'Στρατηγική για μια Εθνική λιμενική πολιτική, από τον Υπουργό Εμπορική Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη', Πειραιάς 2002
34. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία λιμένων και λιμενικής πολιτικής, 'Εθνική Λιμενική Πολιτική' Πειραιάς, Ιανουάριος 2006
35. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών: Γενική Διεύθυνση Μεταφορών-Τμήμα Σιδηροδρομικών και συνδιασμένων Μεταφορών, 'Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδιασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών «Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων», Επιλογή θέσεων εγκατάστασης των ΕΚ – Εκτίμηση και ανάλυση της αναμενόμενης ζήτησης σε καθένα από αυτά', Αθήνα 2003
36. Ψωμιάδου Σ, 'Οι επιπτώσεις του λιμανιού της Ηγουμενίτσας για την Ήπειρο', Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 2005

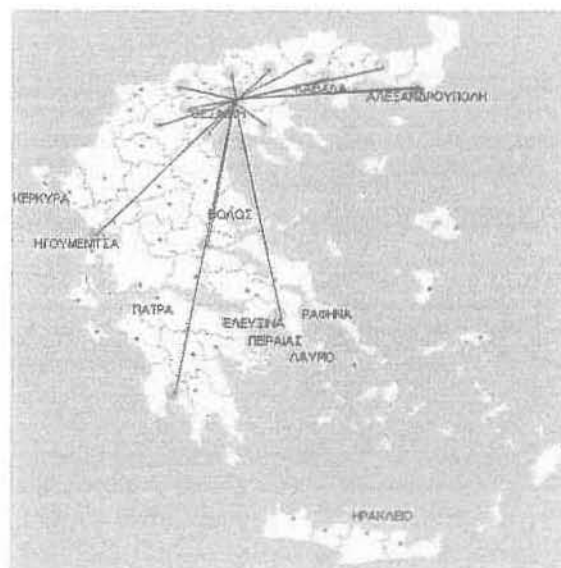
Πηγές στο διαδίκτυο

37. el.wikipedia.org
38. www.anatolikimakedoniathraki.gov.gr
39. www.attiki.gov.gr
40. www.crete.gov.gr
41. www.ditikiellada.gov.gr
42. www.economics.gr
43. www.epiros.gov.gr
44. www.epoalaa.gr
45. www.ionianisia.gov.gr
46. www.kentrikimakedonia.gov.gr
47. www.minenv.gr
48. www.patrasport.gr
49. www.rcm.gr
50. www.savoyhotel.gr
51. www.thessalia.gov.gr
52. www.yen.gr

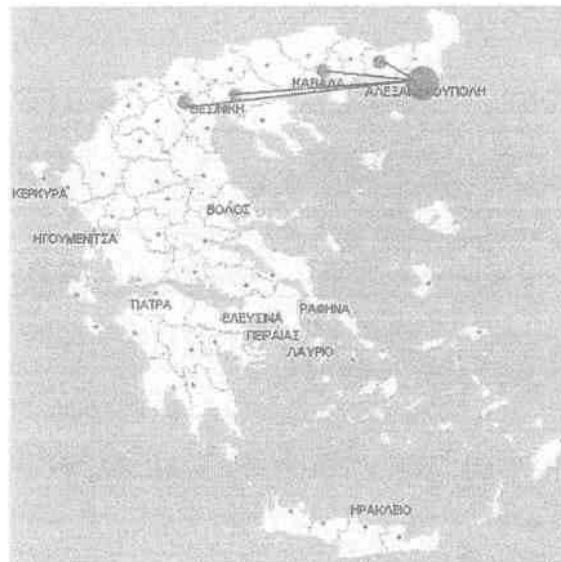
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



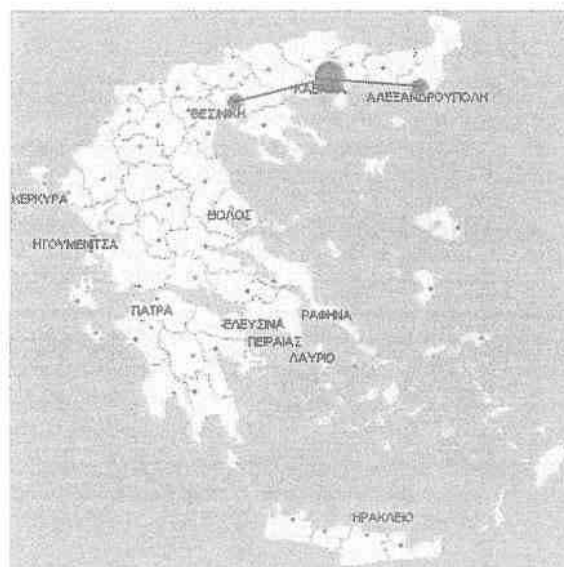
ΧΑΡΤΗΣ 1: Ενδοχώρα Πελοπόννησος



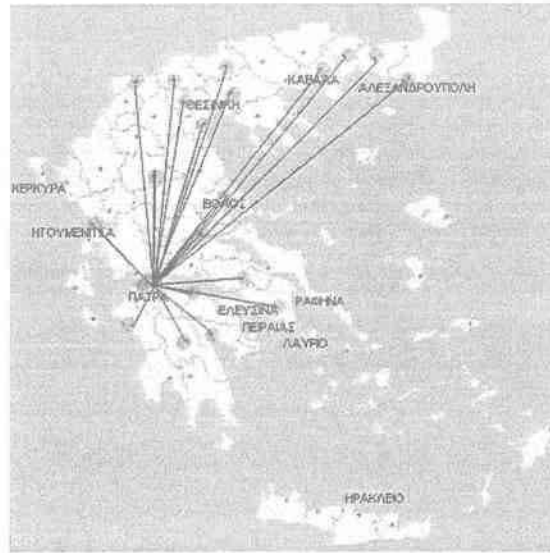
ΧΑΡΤΗΣ 2: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Θεσσαλονίκης



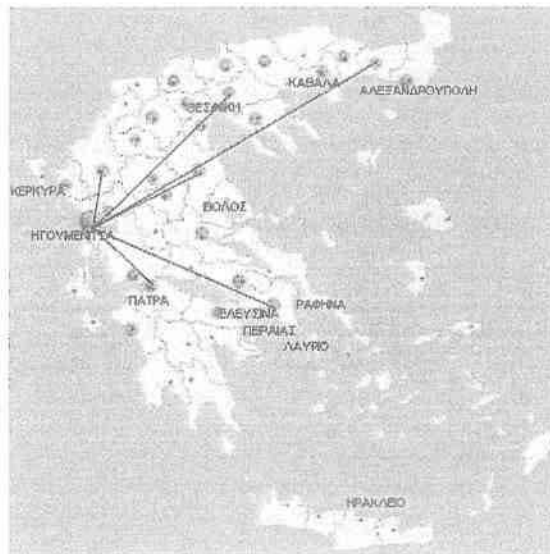
ΧΑΡΤΗΣ 3: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Αλεξ/πόλης



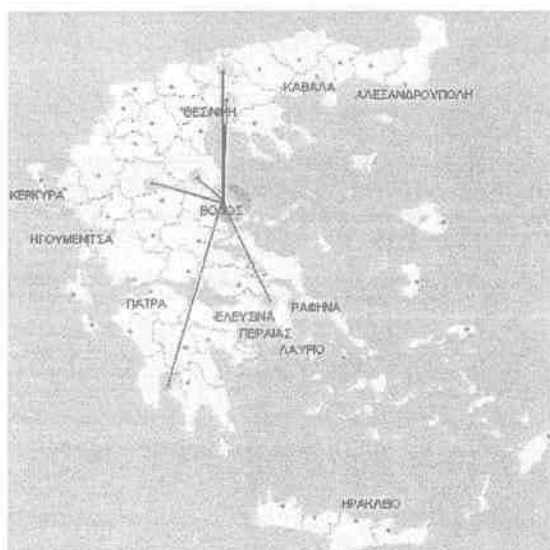
ΧΑΡΤΗΣ 4: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Καβάλας



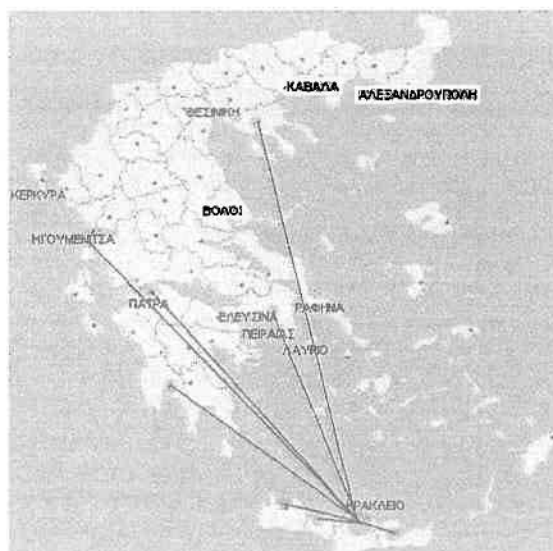
ΧΑΡΤΗΣ 5: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Πάτρας



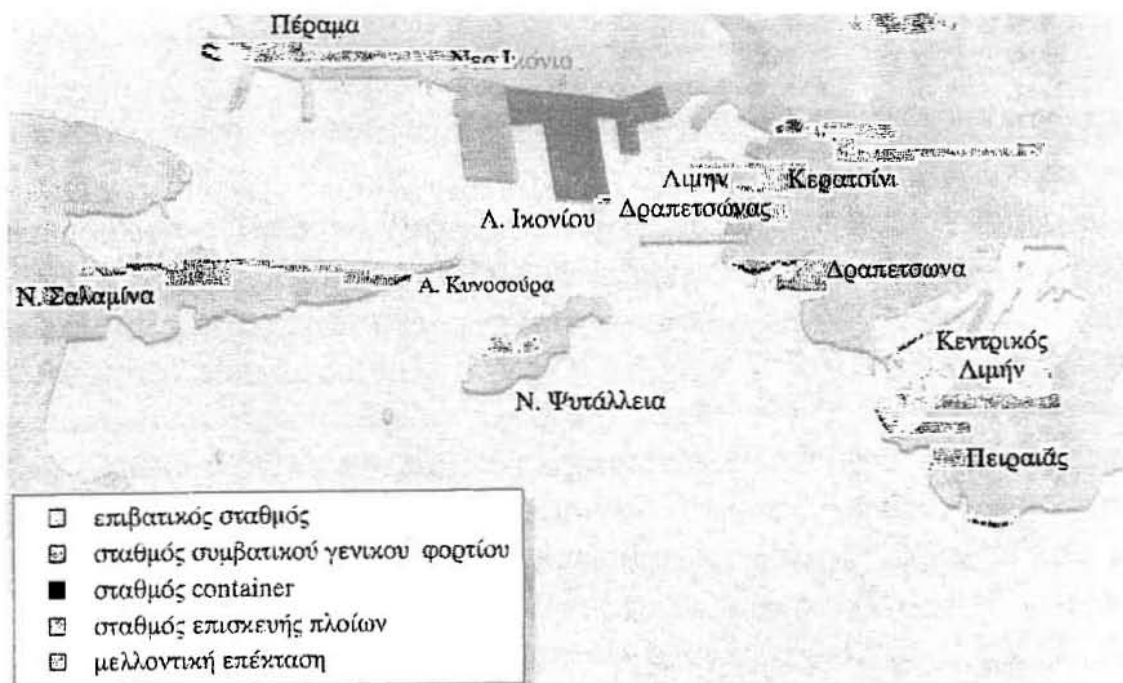
ΧΑΡΤΗΣ 6: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Ναυπλίου



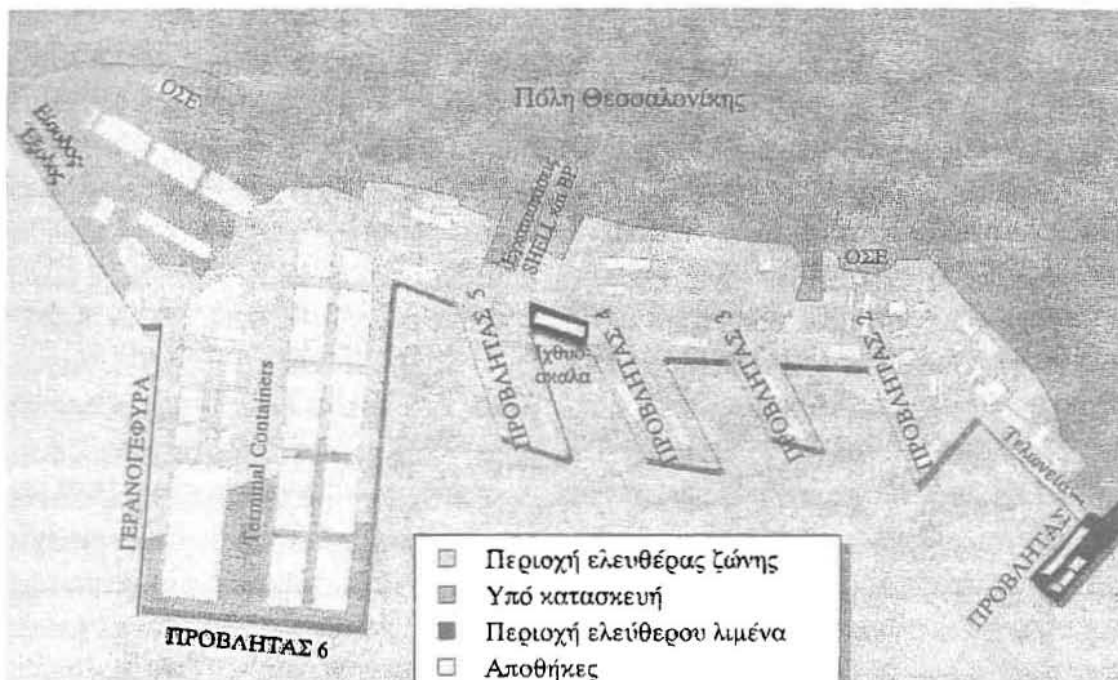
ΧΑΡΤΗΣ 7: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Βόλου



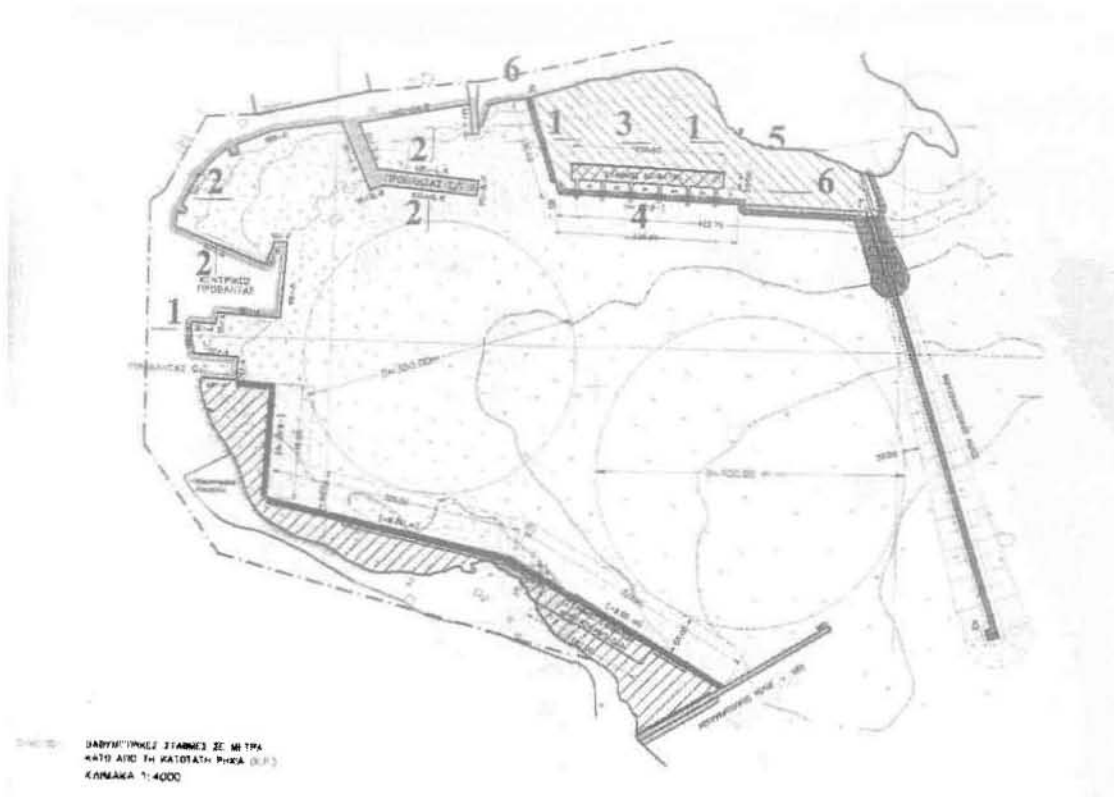
ΧΑΡΤΗΣ 8: Εμβέλεια οδικών συνδέσεων λιμένα Ηρακλείου



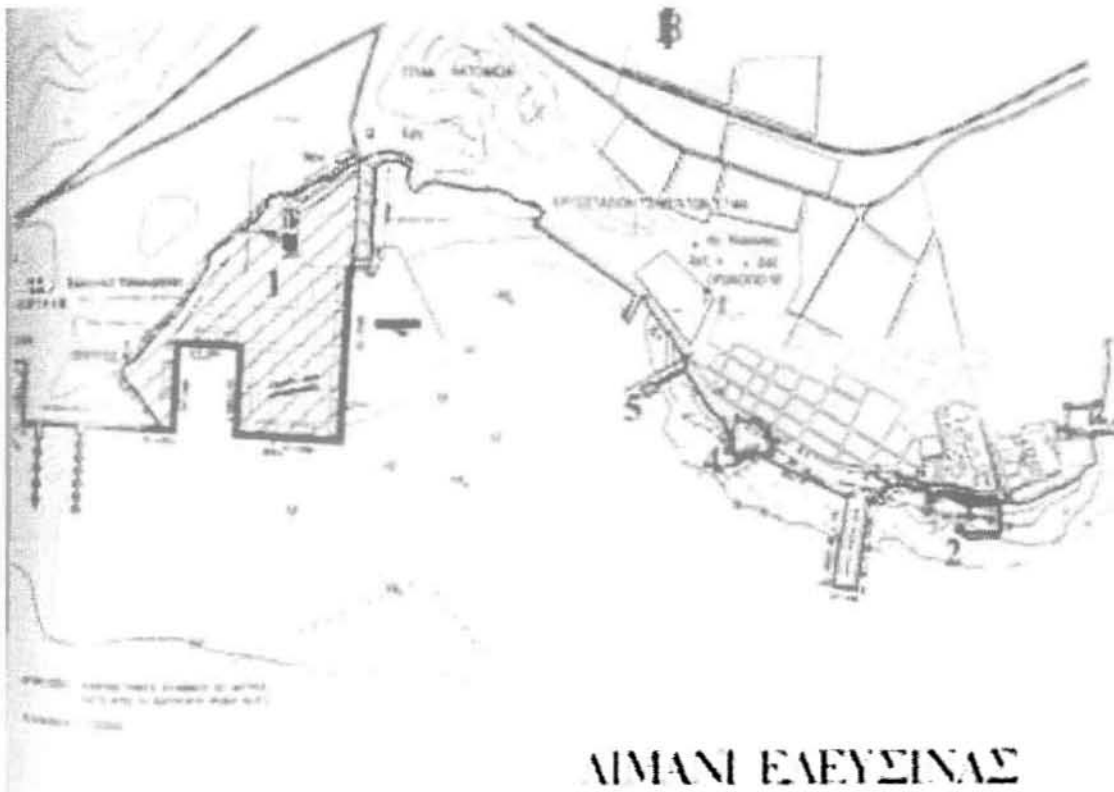
Πηγή: Παρδάλη, 1997



Πηγή: Παρδάλη, 1997

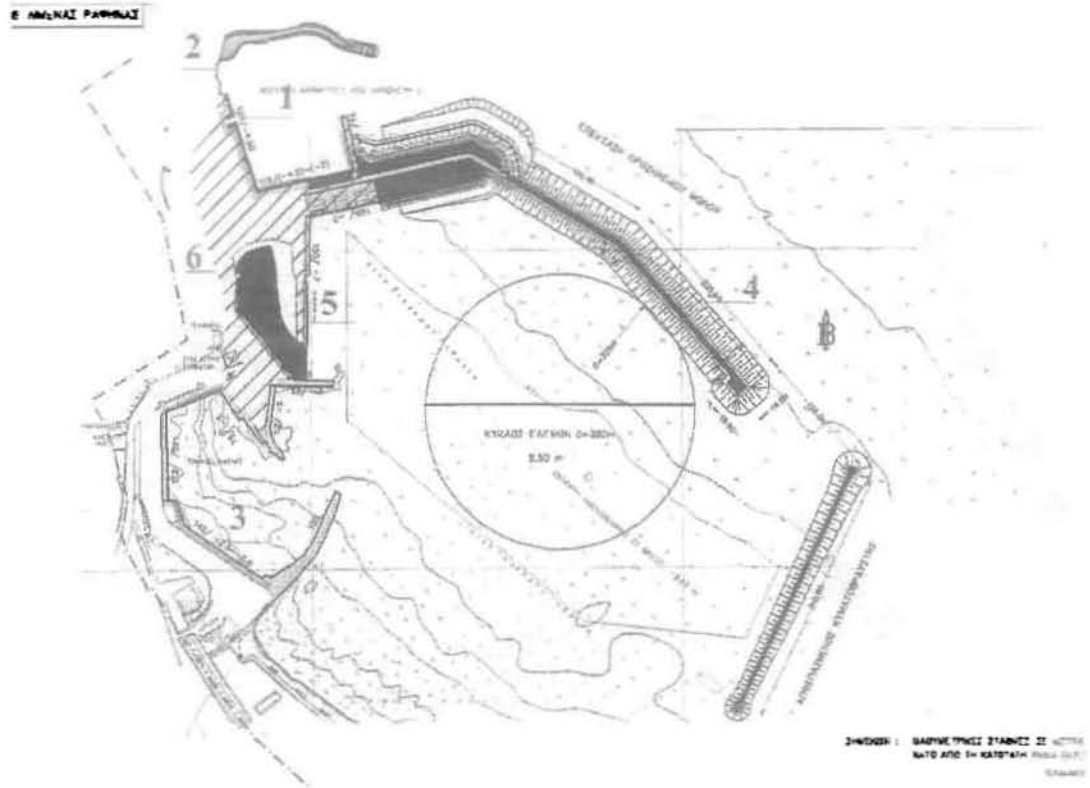


Πηγή: www.ven.gr

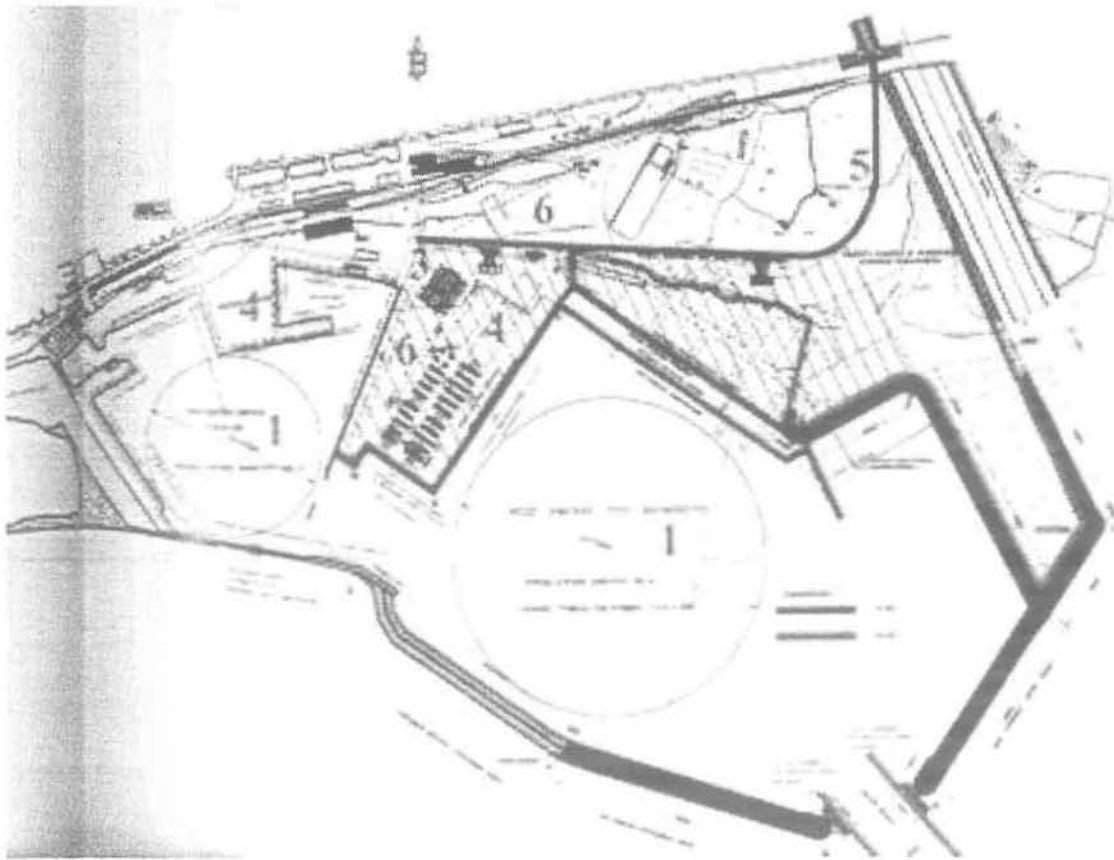


ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

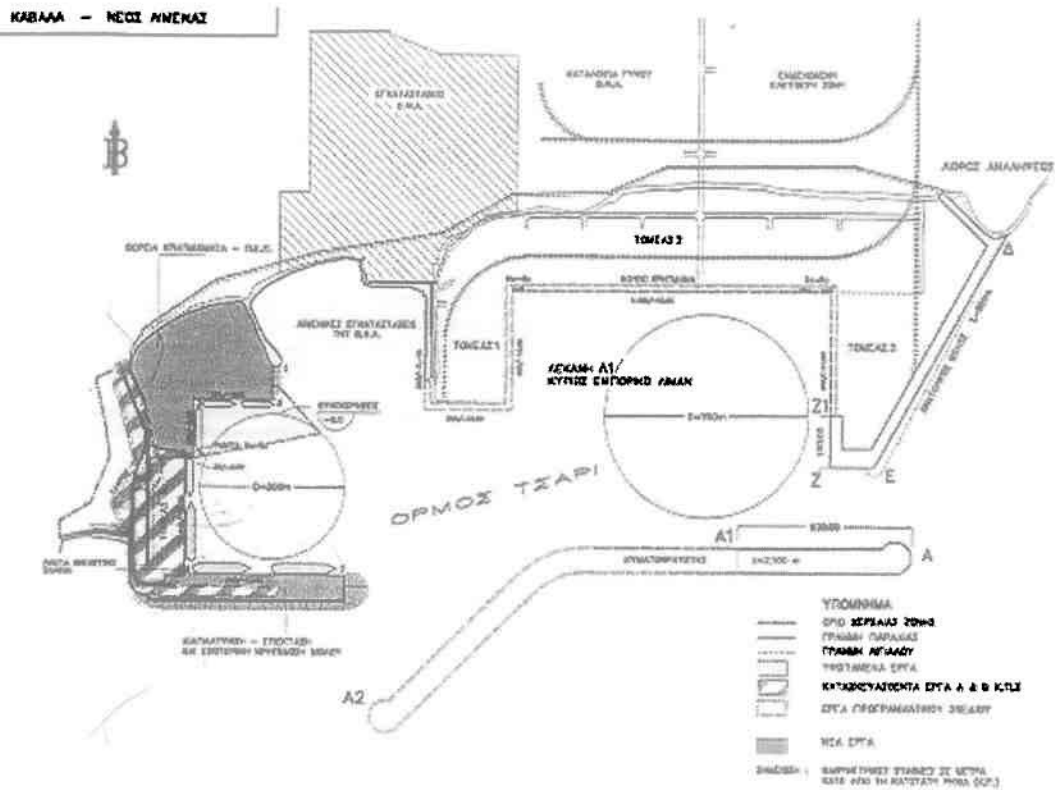
Πηγή: www.ven.gr



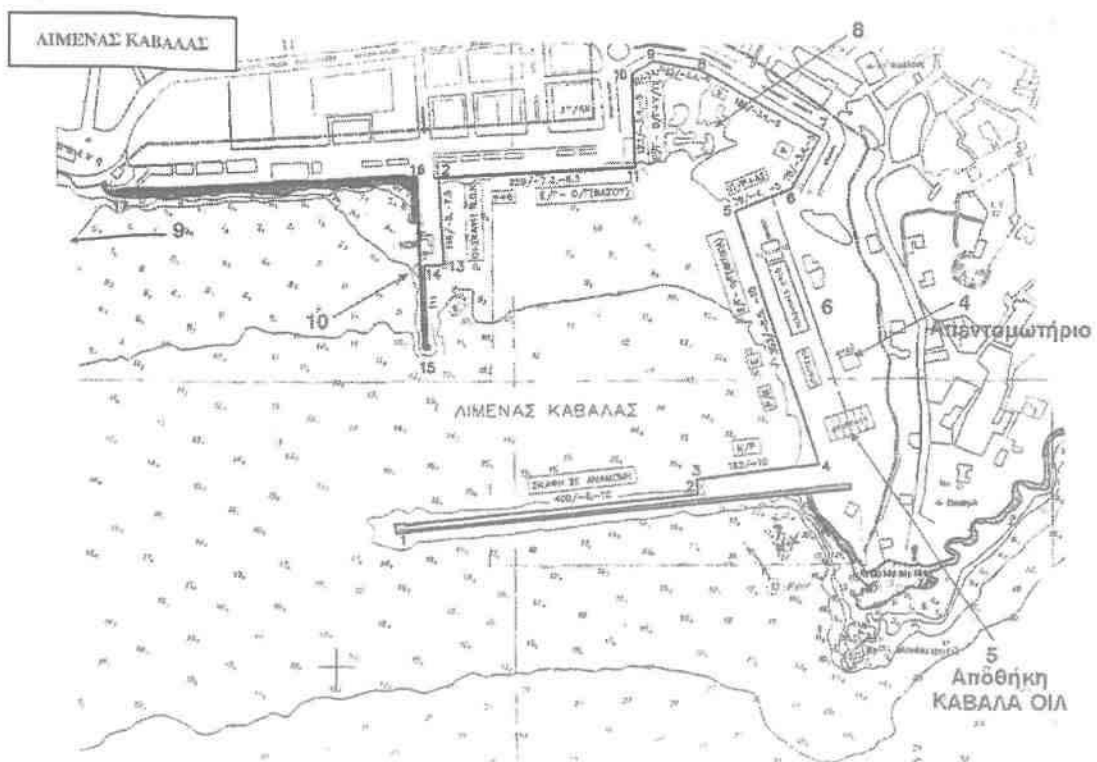
Πηγή: www.ven.gr



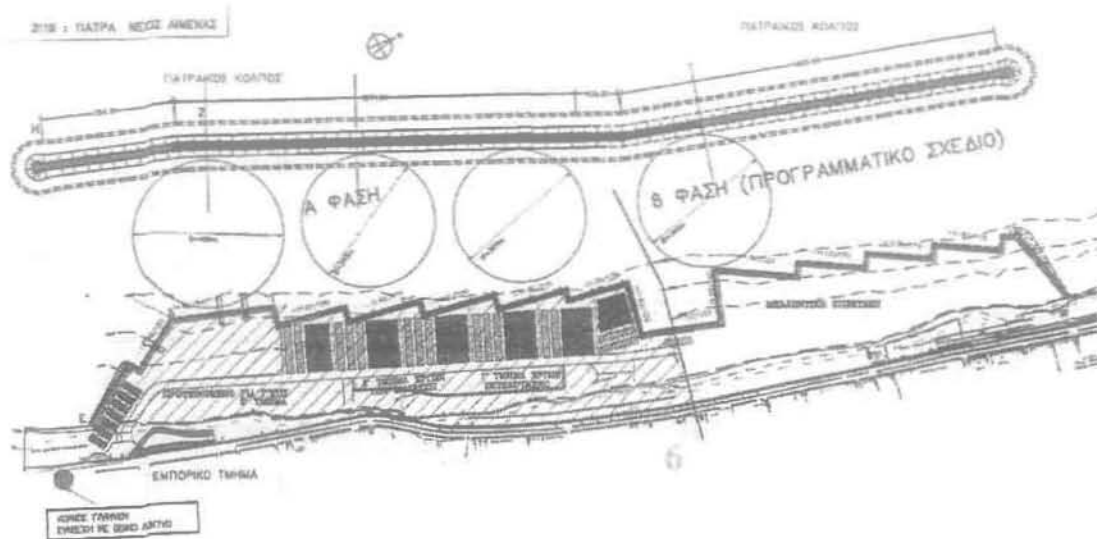
Πηγή: www.ven.gr



Πηγή: www.ven.gr



Πηγή: www.ven.gr

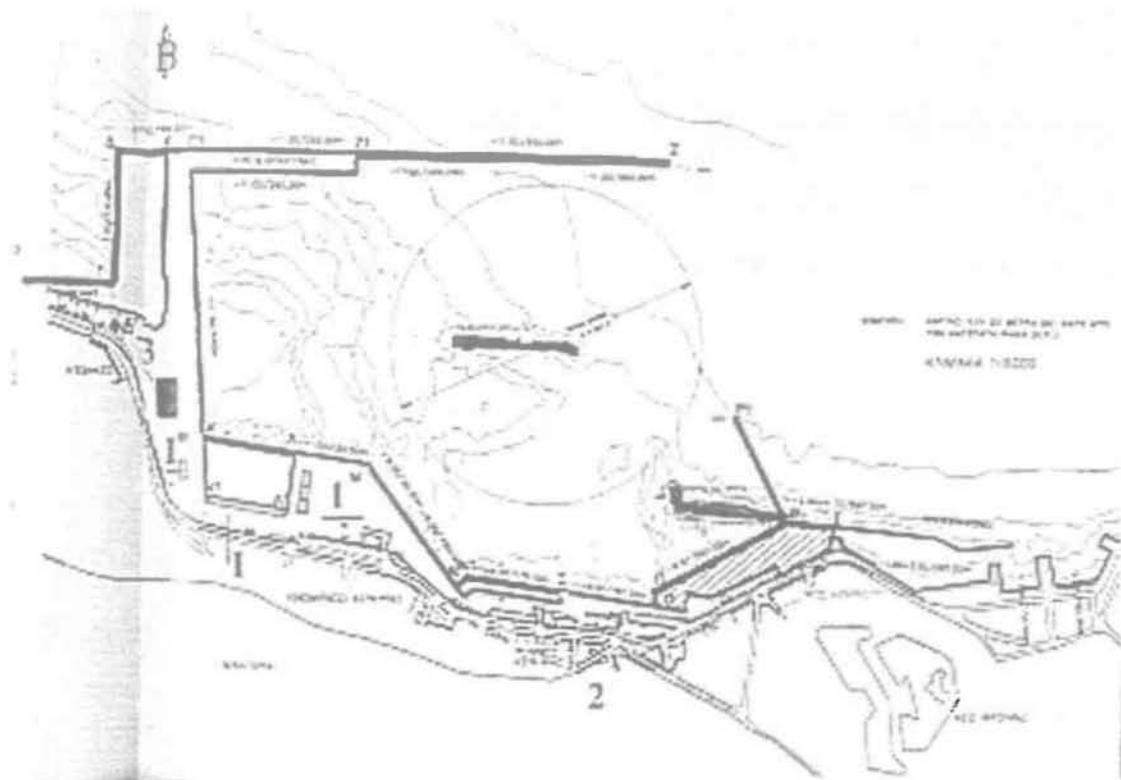


ΣΧΗΜΑΤΑ : ΠΑΡΑΜΕΤΡΙΚΕΣ (ΣΤΑΘΕΣ 30 ΜΕΤΡΩ)
 ΚΑΤΑ ΔΕΞ. ΤΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΡΟΔΑΣ (Σ.Ρ.)
 ΚΑΜΠΑΝΑ 1, 1992

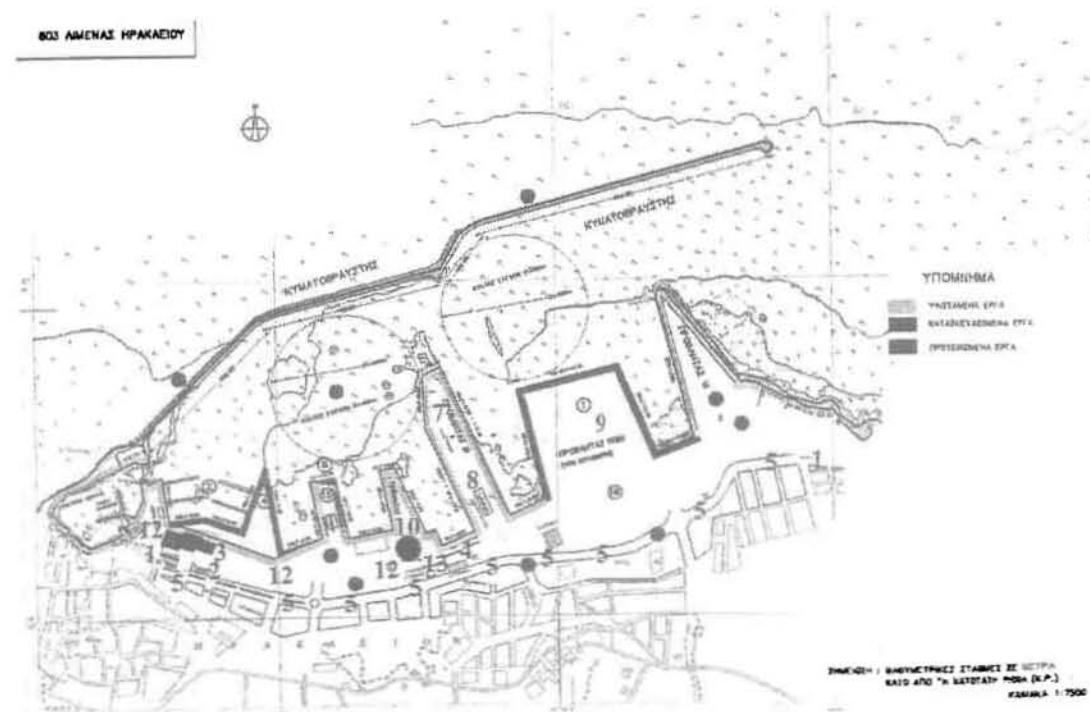
Πηγή: www.ven.gr



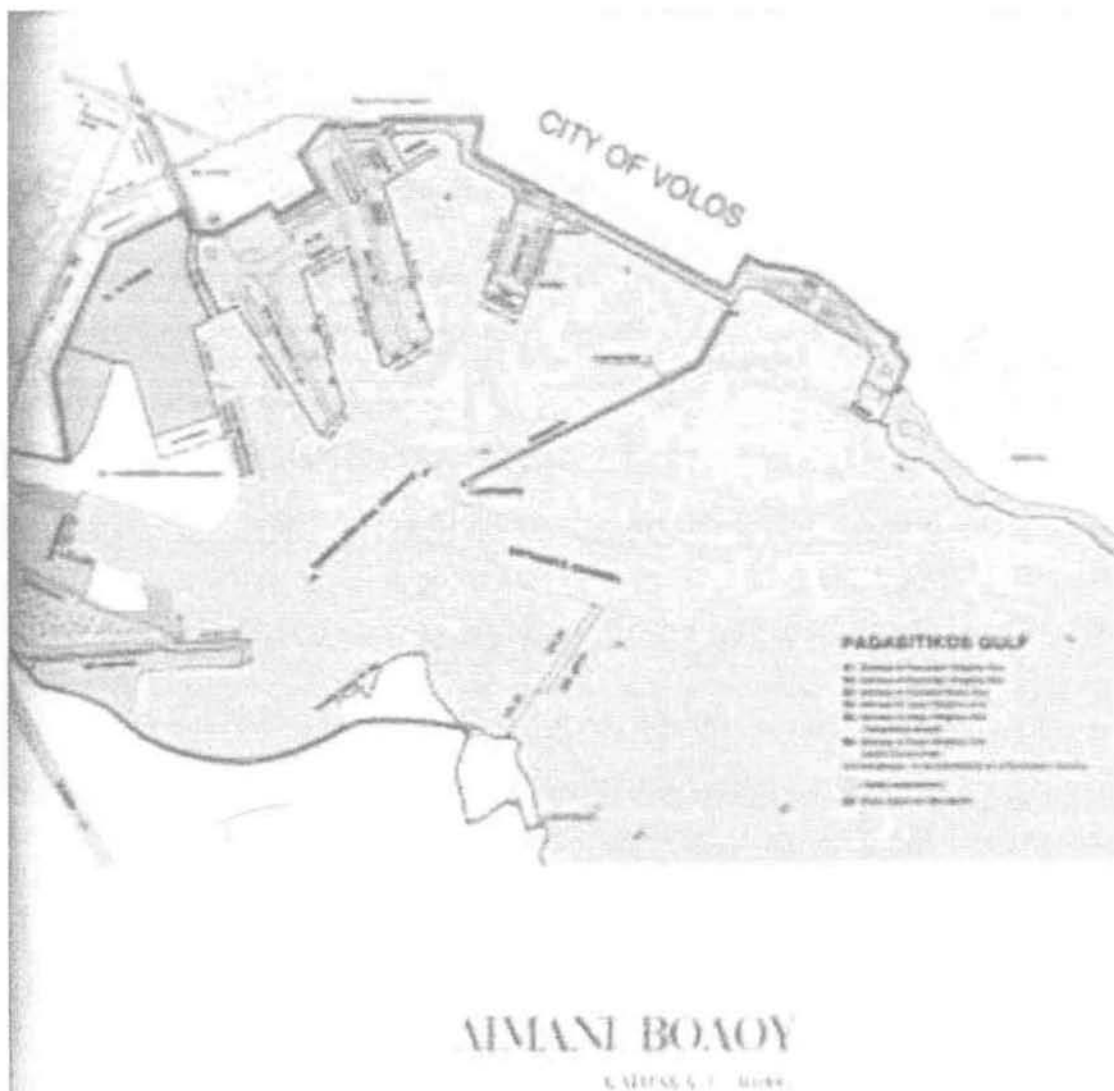
Πηγή: www.ven.gr



Πηγή: www.ven.gr



Πηγή: www.ven.gr



Πηγή: www.ven.gr

