

Ακτοπλοΐα και περιφερειακή ανάπτυξη

Του κ. **Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ**

Αναπλ. Καθηγ., Εργαστήρ. Οικονομ. των Μεταφορών
Πανεπιστ. Πειραιώς

1. Εισαγωγή

Οι μεταφορές, με όποια μορφή και αν παρουσιάζονται αποτελούν σημαντικό παραγωγικό συντελεστή και εξυπηρετούν τους λοιπούς οικονομικούς κλάδους, όπως είναι η βιομηχανία, η γεωργία, ο τουρισμός κ.λ. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον αρχαιότερο τρόπο μεταφοράς, τόσο εμπορευμάτων, όσο και ατόμων στη χώρα μας, διαμορφώνοντας εμπορικούς δρόμους και διευρύνοντας τις παραδοσιακές αγορές. Κατά συνέπεια επηρεάζουν ουσιαστικά την οικονομική και κοινωνική μας ζωή και διαδραματίζουν πρωταρχικό και θεμελιώδη ρόλο στην εξέλιξή τους. Στα πλαίσια αυτά, ο ρόλος των μεταφορών και ειδικότερα των θαλάσσιων ακτοπλοϊκών, αποτελεί αντικείμενο διερεύνησης για τη συμβολή τους στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Στη χώρα μας, όπως εξ άλλου και σε όλο τον κόσμο, η περιφερειακή ανάπτυξη έχει συσχετισθεί με την προσφερόμενη μεταφορική υποδομή και την ανάπτυξη του μεταφορικού δικτύου και των υποδομών του. Το τελευταίο έχει αναπτυχθεί με μία μορφή λατινικού S και συντίθεται από τους πόλους Αθήνας και Θεσσαλονίκης, με ενδιάμεσα μεσαία αστικά κέντρα (Λάρισα-Βόλος) και τις απολήξεις του σε Πάτρα και Καβάλα. Παρατηρώντας λοιπόν την παραγωγική διάρθρωση και την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας διακρίνεται μία σχετική ταύτιση με τον άξονα αυτό. Ως τόσο, πολλές περιοχές έμειναν εκτός του δικτύου αυτού, με αποτέλεσμα οι ρυθμοί παραγωγής και οικονομικής ανάπτυξης να είναι περιορισμένοι σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Στις περιοχές αυτές εντάσσονται η Ήπειρος, η Θράκη, τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου, οι οποίες αποτελούν απομονωμένες ανθρωπογεωγραφικές ενότητες.

Είναι δυνατόν το ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας να συμβάλει στη συγκρότηση ενός ορθολογικού συστήματος εθνικών μεταφορών και να συνεισφέρει στην εθνική οικονομία και στην περιφερειακή ανάπτυξη; Ποία η σχέση μεταξύ της ακτοπλοΐας και της περιφερειακής ανάπτυξης των νησιών του Αιγαίου;

2. Η νησιωτική περιφέρεια του Αιγαίου

2.1 Γενικά στοιχεία

Η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων και από το νησιωτικό σύμπλεγμα, το οποίο περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα. Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει περισσότερα από 3.500 νησιά, από τα οποία περίπου 200 κατοικούνται. Αυτά αποτελούν το 20% της συνολικής επιφάνειας της χώρας και το 12% περίπου του συνολικού πληθυσμού.

Από διοικητική άποψη, ο χώρος του Αιγαίου αποτελείται από:

- Την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, η οποία αποτελείται από το Νομό Δωδεκανήσου και το Νομό Κυκλάδων.
- Την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, η οποία αποτελείται από τους Νομούς Λέσβου, Σάμου, και Χίου.

- Την Κρήτη, με τους Νομούς Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνης και Χανίων.

Αναφορικά με την πυκνότητα του πληθυσμού στη χώρα, παρουσιάζεται μία σαφής ασυμμετρία μεταξύ της ευρύτερης ελληνικής περιφέρειας και της πρωτεύουσας (περιφέρεια - κέντρο), ενώ η Κρήτη παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα σε σχέση με τις άλλες περιφέρειες.

Σε γενικές γραμμές τα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής νησιωτικής περιφέρειας είναι:

- Η γεωγραφική ασυνέχεια και πολυδιάσπαση.
- Η οικονομική και κοινωνική ανεξαρτησία των νησιών.
- Οι μικρές ενδοχώρες.
- Οι μικρές αγορές.

Αποτέλεσμα των χαρακτηριστικών αυτών είναι η παρατήρηση μίας σημαντικής ανεξαρτητοποίησης των νησιών και η ανάπτυξη μίας σχετικής αυτονομίας σε επίπεδο οικονομικό, αλλά και κοινωνικό. Η αυτονομία αυτή παρατηρείται σχεδόν σε όλους τους παραγωγικούς τομείς και κυρίως στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, εξόρυξη), όπου υπάρχει μεγάλη εξάρτηση από τα εδαφολογικά, γεωλογικά, κλιματικά χαρακτηριστικά της κάθε χωρικής μονάδας. Ο δευτερογενής τομέας (βιομηχανία, βιοτεχνία) είναι σχετικά υποανεπτυγμένος, εξ αιτίας κυρίως της εξάρτησής του από εξωτερικές εισροές αφ' ενός και του μεταφορικού κόστους αφ' ετέρου. Τέλος, ο τριτογενής τομέας και κυρίως οι τουριστικές υπηρεσίες παρουσιάζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας, αλλά και αυτονομία, η οποία εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως είναι η ύπαρξη τουριστικών πόρων, είτε φυσικών, είτε ανθρωπογενών.

Αυτά τα γεωγραφικά και οικονομικοκοινωνικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής περιφέρειας έχουν ως αποτέλεσμα την εκδήλωση περιφερειακών ανισοτήτων ανάμεσα στην περιφέρεια και στο κέντρο, οι οποίες μπορούν να προσδιοριστούν με τη χρήση μίας σειράς ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών.

Παρατηρούνται, ως τόσο και πολλά σημεία στην οικονομική και κοινωνική ζωή των νησιών, τα οποία είναι κοινά και δικαιολογούν την ύπαρξη κοινής περιφερειακής πολιτικής. Σε αυτά εντάσσεται η μεταφορική σύνδεση των νησιών τόσο με την ηπειρωτική

Ελλάδα, όσο και μεταξύ τους για την εξυπηρέτηση της επιβατικής, αλλά και εμπορευματικής ροής.

2.2 Δείκτες οικονομικής ανάπτυξης της νησιωτικής περιφέρειας

Οι κύριοι δείκτες οικονομικής ανάπτυξης της νησιωτικής περιφέρειας του Αιγαίου πελάγους παρουσιάζονται στη συνέχεια.

α. Το Πληθυσμακό δυναμικό της νησιωτικής περιφέρειας

Σύμφωνα με τις απογραφές των ετών 1971, 1981 και 1991 προκύπτουν τα εξής στοιχεία:

- Ο νησιωτικός χώρος αποτελεί το 9,71 % του συνολικού πληθυσμού της χώρας (1991) με πληθυσμό 996.766 κατοίκους.

- Τις τρεις τελευταίες δεκαετίες (1971-1991) ο πληθυσμός της νησιωτικής περιφέρειας αυξήθηκε κατά μέσο όρο κατά 5,14% και είναι μικρότερος κατά 3% του αντίστοιχου μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής για όλη τη χώρα (8,17%).

- Ο Νομός Ηρακλείου παρουσίασε τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης ίσο με 26,34% με δεύτερο το Νομό Δωδεκανήσου κατά 16,22%.

β. Το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της περιφέρειας

Η νησιωτική περιφέρεια διαμορφώνει ένα κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, το οποίο πλησιάζει το αντίστοιχο της χώρας και μάλιστα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις το ξεπερνά (Δωδεκάνησα, Κρήτη, Ν. Σάμου). Τούτο σημαίνει σημαντική οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας πάντα σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα.

Οι υπηρεσίες αποτελούν ποσοστό άνω του 70% του συνολικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιφέρειας, γεγονός, που σημαίνει, ότι άνω του 70% της οικονομικής ανάπτυξης στην Περιφέρεια Ν. Αιγαίου οφείλεται στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα των υπηρεσιών και ακολουθεί η βιομηχανία με 17% περίπου και η γεωργία με 11%.

Πίνακας 1
Κατά κεφαλή Α.Ε.Π. και διάρθρωσή του κατά τομέα παραγωγής
στον ελληνικό νησιωτικό χώρο

Κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν το 1998 (ανά Νομό, σε εκ. δραχμ.)				Συμμετοχή τομέων παραγωγής στο Α.Ε.Π. για το 1996		
	1998	Μ.Ο. χώρας	Κατάταξη*	Γεωργία	Βιομηχανία	Υπηρεσίες
Νομός Δωδεκανήσου	4,65	3,39	1	4%	14%	82%
Νομός Κυκλάδων	3,27	3,39	15	6%	27%	67%
Νομός Λέσβου	2,82	3,39	32	13%	18%	69%
Νομός Σάμου	3,51	3,39	6	12%	19%	69%
Νομός Χίου	2,75	3,39	36	7%	19%	74%
Νομός Ηρακλείου	3,40	3,39	10	11%	16%	73%
Νομός Λασιθίου	3,94	3,39	4	20%	12%	68%
Νομός Ρεθύμνης	3,39	3,39	11	11%	15%	74%
Νομός Χανίων	3,31	3,39	14	14%	15%	71%

* Σε σχέση με τους 52 Νομούς. Πηγή: Στοιχεία Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ΕΣΥΕ.

γ. Απασχόληση

Μελετώντας την απασχόληση στην νησιωτική περιφέρεια, αλλά και την συμμετοχή του κάθε τομέα παραγωγής στην απασχόληση κάθε Νομού, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας, σύμφωνα με τον οποίο η πλειοψηφία των απασχολούμενων εντοπίζεται στον τριτογενή τομέα, ενώ ακολουθεί ο πρωτογενής και στη συνέχεια ο δευτερογενής (μεταποίηση, κατασκευές). Από τον τριτογενή τομέα, το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργού πληθυσμού απασχολείται στους τομείς του εμπορίου, των επισκευών, των ξενοδοχείων και εστιατορίων (Πίνακας 2).

Πίνακας 2
Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
στον ελληνικό νησιωτικό χώρο, 1991

Τομέας Δραστη- ριότητας	Α' γενής		Β' γενής		Γ' γενής		
	I	II	III	IV	V	VI	VII
Νομός Δωδεκανήσου	4.482	4.368	7.996	19.690	4.234	4.668	9.692
Νομός Κυκλάδων	6.765	2.902	5.088	5.816	2.783	1.827	4.437
Νομός Λέσβου	8.173	2.090	3.329	4.651	1.904	2.476	5.463
Νομός Σάμου	3.268	984	1.670	2.309	1.089	984	2.158
Νομός Χίου	2.153	1.075	1.875	2.471	1.450	1.207	2.437
Κρήτη	62.559	12.956	19.337	40.135	10.703	16.817	29.543
Σύνολο χώρας	684.049	523.120	281.186	651.370	243.536	324.349	657.714

Πίνακας 2 (συνέχεια)

	Μη δηλωθέν	Συνολική Απασχόληση	Άνεργοι	Ενεργός πληθυσμός
Νομός Δωδεκανήσου	2.753	57.883	3.228	61.111
Νομός Κυκλάδων	1.819	31.437	2.042	33.479
Νομός Λέσβου	1.074	29.160	2.681	31.841
Νομός Σάμου	495	12.957	861	13.818
Νομός Χίου	338	13.006	1.559	14.565
Κρήτη	7.425	199.475	11.710	211.185
Σύνολο χώρας	206.633	3.571.957	314.200	3.886.157

- I = Γεωργία Κτην/φία, Θήρα, Αλιεία, Δασοκομία, Ορυχεία Λατομεία
- II = Μετακόμιση
- III = Κατασκευές
- IV = Εμπόριο, Επισκευές, Ξενοδοχεία, Εστιατόρια
- V = Μεταφορές, Αποθηκεύσεις, Επικοινωνίες
- VI = Εκπαίδευση, Υγεία και Κοινωνική Μέριμνα
- VII = Λοιπά (Παροχή ηλ. ρεύματος φυσικού αερίου και νερού, Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί Οργανισμοί, Διαχείριση ακίνητης περιουσίας, Εκμ. Επιχ., Δημ. Διοικ., Άμυνα, Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση, Παροχή Υπηρεσιών, Οικιακό Προσωπικό κ.ά.)

2.3 Το τουριστικό υπόβαθρο της νησιωτικής περιφέρειας

Ο τουρισμός αποτελεί μία από τις βασικότερες δραστηριότητες στον ελληνικό νησιωτικό χώρο, ως προς τη συνεισφορά του στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, τη δημιουργία θέσεων εργασίας αλλά και εισοδημάτων. Ταυτόχρονα ο τουρισμός ενισχύει και την ανάπτυξη άλλων κλάδων, όπως είναι οι υπηρεσίες, οι μεταφορές κ.λ.

Τη μεγαλύτερη τουριστική δραστηριότητα παρουσιάζει η Περιφέρεια Ν. Αιγαίου και ακολουθεί η Κρήτη. Το πιο αναπτυγμένο τουριστικά νησί της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου είναι η Ρόδος στην οποία αναλογεί ποσοστό αφίξεων άνω του 45% και διανυκτερεύσεων άνω του 50% της συνολικής τουριστικής κίνησης της Περιφέρειας, με δεύτερη την Κω (Πίνακας 3). Η εξέλιξη του ξενοδοχειακού δυναμικού της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου παρουσιάζει ανοδική πορεία και τα Δωδεκάνησα κατέχουν την πρώτη θέση στον αριθμό κλινών (Πίνακας 4).

Πίνακας 3
Διανυκτερεύσεις στη νησιωτική περιφέρεια

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Νότιο Αιγαίο	11.694.434	10.986.292	13.559.188	13.394.033	15.312.693	14.305.506	13.358.041	14.730.468
Δωδεκάνησα	10.744.205	10.043.342	12.351.172	12.100.773	13.873.636	12.912.913	11.925.267	13.142.498
Κυκλάδες	950.229	942.950	1.208.016	1.293.260	1.439.057	1.392.593	1.432.774	1.587.970
Βόρ. Αιγαίο	909.891	929.914	1.256.786	1.492.428	1.519.043	1.543.505	1.653.710	1.752.682
Κρήτη	9.486.352	8.015.522	9.615.209	9.890.871	10.678.608	10.288.366	10.083.686	11.390.069

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 4
Ξενοδοχειακό δυναμικό νησιωτικής περιφέρειας (αριθμός κλινών), 1981-1997

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Νότιο Αιγαίο	93.832	100.875	105.666	113.833	117.431	130.887	136.081	137.794
Δωδεκάνησα	71.386	76.829	80.559	86.718	89.414	98.940	102.834	104.306
Κυκλάδες	22.446	24.046	25.107	27.115	28.017	31.947	33.247	33.488
Βόρειο Αιγαίο	13.311	14.371	15.297	17.457	18.615	21.383	22.388	22.298
Κρήτη	77.678	83.094	86.865	92.267	93.402	109.863	112.249	112.310

Πηγή: ΕΣΥΕ

3. Ακτοπλοϊκές μεταφορές στο Αιγαίο

3.1 Γενικά

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιωτικές περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς. Με εξαίρεση τα νησιά της Ρόδου και της Λήμνου, το μεγαλύτερο ποσοστό των επισκεπτών μετακινείται με πλοίο, μέσω του δικτύου ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών (Πίνακας 5). Ειδικότερα στα μικρά νησιά, που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, ενώ η συχνότητα και τακτι-

κότητα των εκτελούμενων δρομολογίων είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή τους ως τόπου τουριστικού προορισμού.

Πίνακας 5
Κίνηση επιβατών στα νησιά της Περιφέρειας Αιγαίου το 1994

Συνδέσεις	Αεροπορικώς % Συν. κίνησης	Ακτοπλοϊκώς % Συν. κίνησης	Συν. κίνηση Σύνολο
Αθήνα-Χανιά	22,5%	77,5%	855.108
Αθήνα-Ηράκλειο	31,3%	68,7%	1.192.153
Αθήνα-Σητεία	15,4%	84,6%	13.189
Αθήνα-Κως	47,5%	52,5%	231.936
Αθήνα-Ρόδος	52,9%	47,1%	535.163
Αθήνα-Κάσος	1,5%	98,5%	2.275
Αθήνα-Κάρπαθος	39,4%	60,6%	20.535
Αθήνα- Αστυπάλαια	26,3%	73,7%	8.318
Αθήνα-Λέρος	16,4%	83,6%	46.826
Αθήνα-Λήμνος	67,1%	32,9%	125.553
Αθήνα-Μυτιλήνη	41,0%	59,0%	444.703
Αθήνα-Χίος	43,5%	56,5%	303.508
Αθήνα-Σάμος	46,5%	53,5%	255.916
Αθήνα-Σκιάθος	32,2%	67,8%	74.452
Αθήνα-Σκύρος	14,9%	85,1%	19.489
Αθήνα-Σύρος	9,2%	90,8%	216.203
Αθήνα-Μύκονος	26,0%	74,0%	492.923
Αθήνα-Σαντορίνη	34,9%	65,1%	403.120
Αθήνα-Μήλος	20,1%	79,9%	82.396
Αθήνα-Πάρος	7,5%	92,5%	599.330
Αθήνα-Νάξος	4,8%	95,2%	325.161
Σύνολο	30,4%	69,6%	

Πηγή: ΕΣΥΕ

Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο εξυπηρέτησης των τουριστών και όσο καλύτερες είναι οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο βελτιώνεται το τουριστικό προϊόν με πολλαπλασιαστικές θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και ανάπτυξη των νησιών. Άλλωστε, οι μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο του τουριστικού προϊόντος, ενώ η ποιότητα και το κόστος αυτών αποτελεί παράγοντα ανάπτυξης ή συρρίκνωσης της τουριστικής υπηρεσίας.¹

Ταυτόχρονα ο ρόλος της ακτοπλοΐας ενισχύεται και από το γεγονός ότι μέσω αυτής διακινούνται και εμπορεύματα προς τα νησιά, τα οποία αποτελούν αναγκαία εισροή για

1. Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ: Η συμβολή των μεταφορικών υπηρεσιών στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Γ' Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, 20 Μαΐου 1999. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1999.

την ανάπτυξη όλων των τομέων της παραγωγής, αλλά και για την κάλυψη των ανθρωπίνων αναγκών (Πίνακας 6).

Πίνακας 6
Εμπορεύματα ακτοπλοΐας στη νησιωτική περιφέρεια για το 1997
(μετρικοί τόνοι)

Περιφέρεια	Φορτωθέντα εμπορεύματα	Εκφορτωθέντα εμπορεύματα
N. Αιγαίο	1.766.238	2.680.446
B. Αιγαίο	274.670	676.782
Κρήτη	714.981	2.723.643

* Φορτώσεις / εκφορτώσεις εμπορευμάτων στους κυριότερους λιμένες κάθε Περιφέρειας
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Στατιστική Εμπορικής Ναυτιλίας

3.2 Το ακτοπλοϊκό δίκτυο

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο μεταφοράς παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα καθώς καλύπτει 190 επιβατικά λιμάνια, περιλαμβάνει πάνω από 1000 πλοία διαφόρων τύπων, τα οποία παρέχουν πλήρη κάλυψη του νησιωτικού χώρου όλο το χρόνο, εκτελώντας 1200 απ’ ευθείας συνδέσεις μεταξύ λιμένων με συχνότητα τουλάχιστο μία φορά την εβδομάδα και μεταφέροντας περίπου 40.000.000 επιβάτες το χρόνο.

Πρόσθετα χαρακτηριστικά του δικτύου περιλαμβάνουν:

α. Την λιμενική υποδομή

Σήμερα, εκτός από τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας, κυρίως αυτά του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, τα οποία διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή, ωρισμένοι λιμένες της νησιωτικής Ελλάδας παρουσιάζουν ελλείψεις. Τα βασικά σημεία αφορούν τη λειτουργικότητα των λιμανιών και την εξυπηρέτηση της επιβατικής ροής, αλλά και τη σύνδεση με το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα:

β. Τον στόλο

Ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων φτάνει περίπου στα 25 χρόνια με αποτέλεσμα να αδυνατεί να ανταποκριθεί στις σημερινές ανάγκες ποιότητας υπηρεσιών, ασφάλειας και άνεσης. Πρέπει ωστόσο να τονιστεί, ότι εν όψει της άρσης του προνομίου της ακτοπλοΐας και της απελευθέρωσης της αγοράς, τα τελευταία χρόνια η ελληνική ακτοπλοϊκή κοινότητα έχει προβεί σε σημαντικές επενδύσεις για την αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού στόλου με την εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας, τα οποία παρέχουν ήδη υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

γ. Την εποχικότητα της ζήτησης

Η ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές όντας παράγωγος επηρεάζεται από τις τάσεις των οικονομικών κλάδων, που εξυπηρετεί όπως είναι ο τουρισμός, το εμπόριο. Στην περίπτωση της επιβατικής κίνησης, η μεταφορά παρουσιάζει σημαντική εποχικότητα, με τη ζήτηση να αυξάνεται ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Αποτέλεσμα αυτού είναι σε περιόδους αιχμής η υπάρχουσα προσφορά να μην μπορεί να καλύψει την υπερβάλλουσα

ζήτηση και να δημιουργούνται προβλήματα σε επίπεδο εξυπηρέτησης και ποιότητας της μεταφορικής υπηρεσίας (καθυστερήσεις, ανεπάρκεια θέσεων). Στην περίπτωση της εμπορευματικής μεταφοράς από τον ακτοπλοϊκό στόλο δεν παρατηρείται σημαντική εποχικότητα εξ αιτίας της ανάγκης εφοδιασμού των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

δ. Την οργάνωση του δικτύου

Το υπάρχον ακτοπλοϊκό δίκτυο παρουσιάζει ακτινωτή μορφή, με το λιμάνι του Πειραιά να αποτελεί το βασικό κομβικό σημείο της μεταφοράς. Αυτό συνεπάγεται προβλήματα συμφόρησης και καθυστερήσεων κυρίως στις περιόδους κυκλοφοριακής αιχμής. Πρόσθετα, έχει επικρατήσει η ταύτιση της ροής επιβατών και εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα ως προς την εξυπηρέτηση και των δύο ροών. Οι βασικές επιπτώσεις είναι συμφορήσεις στο λιμενικό χώρο, οι καθυστερήσεις στην επιβίβαση και αποβίβαση.

4. Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην περιφερειακή ανάπτυξη

Η έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης² συνδέεται άρρηκτα με την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη του κέντρου με τον ελληνικό χώρο. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής περιφέρειας είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τριτογενή και πρωτογενή τομέα της παραγωγής, με τον τουρισμό να διαδραματίζει στις περισσότερες περιπτώσεις πρωτεύοντα αναπτυξιακό ρόλο. Πρόσθετα, για την ανάπτυξη όλων των τομέων παραγωγής απαιτείται η εισαγωγή πρώτων υλών καθώς και λοιπών προϊόντων, προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλή ποιότητα ζωής για τους κατοίκους. Για τη δραστηριοποίηση όλων των οικονομικών τομέων απαιτείται πρωτίστως η εξασφάλιση της μεταφοράς τόσο των προσώπων, όσο και των εμπορευμάτων.

Είναι αντιληπτό, ότι η μεταφορική υποδομή είναι στρατηγικός συντελεστής για την ύπαρξη, διατήρηση και ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος από και προς την περιφέρεια. Η μεταφορά είναι αναπόσπαστο μέρος της τουριστικής δραστηριότητας και η παράλληλη ανάπτυξη των κλάδων συμβάλλει τα μέγιστα στην ποιοτική βελτίωση του τουριστικού προϊόντος με θετικές επιπτώσεις στην απασχόληση και στα εισοδήματα. Αντίστοιχα, το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρά αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια τουριστικές υπηρεσίες. Σ' αυτή την περίπτωση, η μεταφορά όχι μόνο δεν συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη αλλά λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στον κλάδο.³

Αντίστοιχα, η τακτική και συνεχής μεταφορά εμπορευμάτων είναι απαραίτητη ώστε να μπορέσουν να αναπτυχθούν όλοι οι παραγωγικοί τομείς και κυρίως η βιοτεχνία. Η μη ορθολογική οργάνωση της εμπορευματικής μεταφοράς αυξάνει το μεταφορικό κόστος, καθιστώντας έτσι τη μεταφορά οικονομικά μη συμφέρουσα.

Οι αδυναμίες που παρουσιάζει το υπάρχον ακτοπλοϊκό σύστημα δυσχεραίνουν την εκτέλεση της επιβατικής αλλά και εμπορευματικής ροής προς και από την περιφέρεια.

2. Βλ. Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ: *Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Τόμ. Α' και Β', Ε' έκδ.* Αθήναι, 2000.

3. Για το θέμα των επενδύσεων στους τομείς αυτούς βλ. και Β. ΔΕΛΗΘΕΟΥ: *Το νομικό καθεστώς προστασίας ξένων κεφαλαίων και επενδύσεων αναπτυξιακού χαρακτήρα στην Ελλάδα.* Αθήναι, 1996.

Κυρίως δε για τα εμπορεύματα, η έλλειψη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (όπως είναι το αεροπλάνο για τους επιβάτες) προσδίδει στην ακτοπλοΐα μεγάλη βαρύτητα. Είναι συνεπώς απαραίτητη η αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζει σήμερα το δίκτυο, λαμβάνοντας υπόψη και την ιδιαίτερη εποχικότητα που παρουσιάζει ο κλάδος, η οποία δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

5. Επίλογος

Το σύστημα της ακτοπλοΐας φαίνεται, ότι είναι ουσιαστικό τόσο στην εφοδιαστική αλυσίδα των νησιών, όσο και στη διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Είναι άλλωστε σύμφωνο με την Ευρωπαϊκή πολιτική, η οποία προωθεί αφ' ενός μεν την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη στους κόλπους της και αφ' ετέρου την ανάπτυξη φιλικών μέσων μεταφοράς όπως είναι το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα. Αλλά και σε διεθνές επίπεδο η οικονομική συνοχή και η παγκοσμιοποίηση δεν δικαιολογούν την ύπαρξη απομονωμένων χωρικών μονάδων ιδιαίτερα σε εθνικά επίπεδα. Στον ελληνικό χώρο και εν όψει της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας τον Νοέμβριο του 2002 θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη συνέχιση της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης, ώστε να εξασφαλιστεί βιώσιμη ανάπτυξη και συνοχή μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των πιο απομακρυσμένων νησιών.

Βιβλιογραφία

Αθανασόπουλος Κωνστ., ΓΕ. (2000): Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Τόμ. Α' και Β', Ε' έκδ. Αθήναι.

Goulielmos A. (1998): Greek Coastal Passenger Shipping in front of Liberalization. International Journal of Transport Economics, Vol. XXV-No 1, pp. 69-88.

Δεληθέου Β. (1996): Το νομικό καθεστώς προστασίας ξένων κεφαλαίων και επενδύσεων αναπτυξιακού χαρακτήρα στην Ελλάδα. Αθήναι.

Μπασδάνη Ε. (1999): Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τουριστική ανάπτυξη μικρών νησιών. Πρακτικά Γ' Ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών, 20 Μαΐου 1999, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 35-49.

Παυλόπουλος Π., Κουζέλης Α. (1998): Περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδος και Τουρισμός. ΙΤΕΠ.

Σαμπράκος Ε., Χλωμούδης (1997) Κ.: Η υποδομή των μεταφορών στην Ελλάδα και ο ρόλος τους στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Περιφερειακής Ανάπτυξης, τεύχος 7/1997, σελ. 63-73.

Σαμπράκος Ε., (1999): Η συμβολή των μεταφορικών υπηρεσιών στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Γ' Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, 20 Μαΐου 1999, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Σαμπράκος Ε., Γκατζόλη Α. (1996): Ποιοτικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοΐας. Τιμητικός Τόμος Καθηγητή Β. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 1996, σελ. 193-206.

Σαμπράκος Ε. (2001): Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών. Εκδόσεις Σταμούλη, σελ. 58-60.

Σαμπράκος Ε. (1996): Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα και οι επιπτώσεις από την ανταγωνιστικότητα των μέσων. Πρακτικά Β' Ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 5 Νοεμβρίου 1996.

ΕΟΤ: Γενικά τουριστικά στοιχεία διαφόρων ετών.

ΕΣΥΕ: Μηνιαία Στατιστικά Δελτία διαφόρων ετών.