

Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα Διοίκησης Μονάδων Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Πτυχιακή Εργασία

Χρήση και Αξιοποίηση του Εμπορικού Λιμανιού Καλαμάτας



**Σπουδάστρια
Κοκκώνη Μαρία-Ιουλία**

**Επιβλέπων Καθηγητής
Πετρόπουλος Δημήτρης**

Καλαμάτα 2006

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	2
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο</u>	3
1.1 Ιστορικά στοιχεία	3
1.2 Διοίκηση - Διαχείριση (Αρμοδιότητες, προσωπικό)	4
1.3 Θεσμικό καθεστώς	5
1.4 Λιμενικές εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός - Υποδομή	5
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο</u>	10
2.1 Διακινούμενα εμπορεύματα (2002 - 2006)	10
2.2 Γεωγραφική εμβέλεια	11
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο</u>	12
3.1 Προοπτικές (εμπορευματικό κέντρο)	12
3.2 Αναφορά στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την δυνατότητα δημιουργίας νέας λιμενικής εγκατάστασης στην Δυτική Παραλία και την σκοπιμότητα της ανάπτυξης διαμετακομιστικής δραστηριότητας εμπορευματοκιβωτίων στα πλαίσια της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην Ανατολική Μεσόγειο	16
3.2.1 Αναφορά στην Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος (Μελέτη Δοξιάδη)	25
3.2.2 Αναφορά στην "Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας" του Δήμου Καλαμάτας	32
3.2.3 Αναφορά στην Μελέτη για το νέο λιμάνι της Καλαμάτας στην Δυτική Παραλία (Μελέτη Παπαπάνου)	38
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο</u>	40
4.1 Ανάγκες σε έργα για το διάστημα 2007-2013	40
4.2 Συμπεράσματα	44
<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u>	46

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο μέσος τεχνητός λιμένας της Καλαμάτας βρίσκεται στο Β.Α. μυχό του Μεσσηνιακού κόλπου μπροστά από την ομώνυμη πόλη και καταλαμβάνει συνολική χερσαία έκταση 40.000 μ². Χρησιμοποιείται σαν λιμένας εξυπηρέτησης ακτοπλοϊκών γραμμών εξωτερικού (κυρίως με Κρήτη) και για φορτοεκφορτώσεις διαφόρων εμπορευμάτων.

Η τουριστική κίνηση είναι αρκετά αναπτυγμένη αφενός εξαιτίας των αρχαιολογικών, πολιτιστικών και παραλιακών χώρων που υπάρχουν κοντά και μέσα στην πόλη, αφετέρου δε εξαιτίας του ότι η πόλη αποτελεί τον κόμβο συγκοινωνιών για τις άλλες περιοχές και αξιοθέατα όπως Αρχαία Μεσσήνη, Μεσαιωνικά κάστρα Κορώνης, Μεθώνης.

Το λιμάνι της Καλαμάτας εξαιτίας της γεωγραφικής του θέσης, στο νότιο άκρο της Πελοποννήσου (από όπου διέρχονται ημερησίως 300 περίπου ποντοπόρα πλοία), κοντά στις διεθνείς γραμμές ναυσιπλοΐας (που περνούν βόρεια και νότια της Κρήτης), της οδικής και σιδηροδρομικής συνδέσεώς του με τον κύριο ηπειρωτικό κορμό της Ελλάδος, της αεροπορικής συνδέσεώς του με την πρωτεύουσα και της υπάρξεως μεγάλου εργατικού δυναμικού **παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξή του.**

Οι συνεχώς εντεινόμενες σχέσεις με το γειτονικό Αραβικό κορμό (Β. Αφρική-Μέση Ανατολή) και μάλιστα εφόσον υπάρξει κάποια ύφεση της έντασης στην περιοχή, το λιμάνι της Καλαμάτας μπορεί να γίνει κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

Το λιμάνι της Καλαμάτας συνδέεται οδικά με την ενδοχώρα μέσω των αρτηριακών οδών Καλαμάτας-Τρίπολης-Αθήνας-Θεσσαλονίκης και Καλαμάτας-Πύλου-Πύργου-Πάτρας, η σημασία του οποίου θα γίνει πολύ μεγαλύτερη τώρα που ολοκληρώνεται η κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου Καλαμάτας-Τρίπολης.

Σκοπός της εργασίας είναι να αναλυθούν τα πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του λιμανιού Καλαμάτας καθώς και οι προοπτικές του για την δημιουργία εμπορευματικού κέντρου και να γίνει περιγραφή των αναγκών του σε έργα προκειμένου να καταστεί πιο λειτουργικό προσφέροντας τις κατά το δυνατόν καλύτερες υπηρεσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Ιστορικά στοιχεία

Το **1834**, με το Διάταγμα "**Περί Λιμενίων Αρχών**", το Ελληνικό Κράτος διαιρέθηκε σε πέντε παράλια λιμάνια. Κάθε τμήμα διοικούνταν από αξιωματικό του Ναυτικού που έφερε το βαθμό του Πλοιάρχου β' τάξεως και τον τίτλο του Λιμενάρχη. Είχε έδρα στον «πρωτεύοντα» λιμένα του τμήματος. Στα άλλα λιμάνια τοποθετήθηκε αξιωματικός με το βαθμό του Σημαιοφόρου που έφερε τον τίτλο "Επιστάτης λιμένος".

Το παραλιακό τμήμα από τις εκβολές του Αλφειού μέχρι το Ακρωτήριο Ταίναρο, στο οποίο ανήκε και ο "λιμήν των Καλαμών", είχε «πρωτεύοντα» λιμένα αυτόν του Νεοκάστρου (σημερινή Πύλο). Πρώτος "επιστάτης λιμένος" στην Καλαμάτα τοποθετήθηκε το 1838 ο Σημαιοφόρος Α. Σκορδής.

Το **1865** με το Νόμο ΡΚΘ "Περί επιβολής φόρου δια την κατασκευήν προκυμαιών" ιδρύονται τα πρώτα Λιμενικά Ταμεία μεταξύ των οποίων και το "Λιμενικό Ταμείον Καλαμών".

Το **1872** γίνεται από Γάλλο μηχανικό, Διευθυντή έργων λιμένων Μασσαλίας, η πρώτη μελέτη για την κατασκευή του λιμένα Καλαμάτας αλλά δεν υλοποιείται.

Το **1882**, αφού πρώτα το Λιμενικό Ταμείο αγόρασε τους αναγκαίους χερσαίους χώρους και μερίμνησε για τη μεταβολή της κοίτης του Νέδοντος δυτικότερα, τέθηκε ο θεμέλιος λίθος του λιμένα με μέριμνα της Λιμενικής Επιτροπής η οποία αποτελούνταν από τους Σ. Εφέσιο, Γ. Παπαδόπουλο, Π. Στρατηγόπουλο και Κ. Σαραβά.

Στην πρώτη φάση κατασκευής του λιμανιού (**1882-1895**) κατασκευάστηκε στην "Ντουάνα", όπως λεγόταν η περιοχή γύρω από το λιμάνι, το κτιριακό σύνολο Τελωνείου - Λιμεναρχείου. Το κτίριο αυτό με την αριθμ. 1778/31869/5-8-87 (ΦΕΚ 467B/87) Απόφαση Υπουργού Πολιτισμού χαρακτηρίστηκε "διατηρητέο" επειδή παρουσιάζει "εκλεκτικιστικά" και "νεοκλασικά" στοιχεία.

Το **1896** συντάσσεται νέα μελέτη συμπληρωματικών έργων από το μηχανικό Η. Ροσόλυμο. Η μελέτη εγκρίνεται από το Υπουργείο Εσωτερικών και η κατασκευή της ολοκληρώνεται το **1910**.

Το **1919** ιδρύεται το Λιμενικό Σώμα με την μορφή που έχει και σήμερα. Το **1927** με το Νομοθετικό Διάταγμα "Περί Διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού" ιδρύονται οι πρώτες 18 Λιμενικές Αρχές της χώρας μεταξύ των οποίων και η Λιμενική Αρχή Καλαμάτας. Πρώτος Λιμενάρχης τοποθετείται ο Γ. Ανδρουτσόπουλος.

Το **1932** οι λιμενεργάτες ιδρύουν το συνδικαλιστικό τους όργανο "Ένωση φορτοεκφορτωτών λιμένος Καλαμάτας" το οποίο λειτουργεί μέχρι και σήμερα.

Το **1934** εκατοντάδες λιμενεργάτες και μυλεργάτες ξεσηκώθηκαν για να μη τοποθετηθούν "σιλό" στο λιμάνι και χάσουν το μεροκάματό

τους. Επτά λιμενεργάτες σκοτώθηκαν. Σε ανάμνηση του γεγονότος έχει στηθεί μνημείο μπροστά από τη "Στέγη Λιμενεργάτη".

Το **1936** οριοθετείται για πρώτη φορά η χερσαία ζώνη του λιμένα Καλαμάτας με την αριθμ. 66166/10-7-1936 Απόφαση Υπουργού Συγκοινωνιών.

Το **1966** με την αριθμ. 34442/09-8-1966 Απόφαση Νομάρχη Μεσσηνίας επανακαθορίζεται η χερσαία ζώνη που οριοθετείται από το ΞΕΝΙΑ ΕΟΤ (σήμερα ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ-Ανατ. Παραλία) μέχρι τον οικισμό ΜΠΟΥΡΝΙΑ (Δυτ. Παραλία).

Το **1999** με την αριθμ. 6882/21-5-1999 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Πελοποννήσου η χερσαία ζώνη λιμένα Καλαμάτας επανέρχεται στα φυσικά της όρια από τα "Βραχάκια" μέχρι την προέκταση της οδού Ψαρών (πρώην Μύλοι Ευαγγελίστριας).

Το πλούσιο εξαγωγικό εμπόριο στη Ν. Πελοπόννησο (σύκα, σταφίδα, ελιές, κρασί) έκανε το λιμάνι της Καλαμάτας να ακμάζει μέχρι και τη δεκαετία του '60. Τότε στο λιμάνι απασχολούνταν περισσότεροι από 150 λιμενεργάτες. Σήμερα είναι μόνο 12.

Τη χρονική περίοδο **1993-1998** υπήρχε ακτοπλοϊκή σύνδεση Καλαμάτας-Κρήτης. Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρήθηκε το 1994 και διακινήθηκαν περισσότεροι από 17.000 επιβάτες.

1.2 Διοίκηση - Διαχείριση (Αρμοδιότητες. προσωπικό)

Ο λιμένας της Καλαμάτας, όσον αφορά τα ζητήματα ανάπτυξης και εκμετάλλευσης διοικείται από το Λιμενικό Ταμείο. Η κυβέρνηση επιλαμβάνεται για τα παραπάνω θέματα δια μέσω του ΥΕΝ.

Το Λιμενικό Ταμείο απασχολεί μόνιμο προσωπικό επτά ατόμων και ειδικότερα τέσσερις διοικητικούς υπαλλήλους, έναν τεχνικό-εργοδηγό, ένα χειριστή μηχανημάτων και έναν εργάτη καθαρισμού-υδροδότη.

Διαθέτει ιδιόκτητο κτίριο 600 μ², στο οποίο στεγάζεται η υπηρεσία του και γενικώς είναι σε θέση να καλύψει τις λειτουργικές του ανάγκες με δικούς του πόρους όπως μισθοδοσία προσωπικού, τεχνικών εγκαταστάσεων, συντήρηση μηχανολογικού εξοπλισμού και εν γένει υλικοτεχνικής υποδομής,

Το Λιμενικό Ταμείο είναι αυτοδιοικούμενο και έχει έσοδα από ελλιμενισμό πλοίων, διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών, παραχωρήσεις χώρων στη χερσαία ζώνη κ.α.

Το Λιμεναρχείο Καλαμάτας είναι αρμόδιο για θέματα διοίκησης, αστυνόμευσης και καλής λειτουργίας του λιμένα.

Η Λιμενική Επιτροπή που διοικεί το Λιμενικό Ταμείο Ν. Μεσσηνίας απαρτίζεται από 9 μέλη, εκπροσώπους των φορέων της πόλης και η αρμοδιότητα συγκρότησης τους ανήκει στο Γενικό Γραμματέα τη Περιφέρειας.

Τέλος, υπάρχει σωματείο λιμενεργατών το οποίο έχει δώδεκα (12) λιμενεργάτες καθώς και Κομιστική Υπηρεσία Τελωνείου με δύο (2) άτομα.

1.3 Θεσμικό καθεστώς

Η σημερινή μορφή των λιμανιών της χώρας, καθώς και της Καλαμάτας, είναι ΝΠΔΔ, που υπάγονται μεν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αλλά χαρακτηρίζονται από πολυεξάρτηση υπηρεσιών και άλλων υπουργείων. Αυτές οι μορφές οργάνωσης είτε είναι οργανισμοί λιμένα είτε λιμενικά ταμεία κρίνονται ανεπαρκείς για ένα μοντέρνο λιμάνι, που η επιβίωσή του εξαρτάται από την ευελιξία στη λήψη αποφάσεων, τη στενή παρακολούθηση των ανταγωνιστικών λιμανιών και τη γρήγορη προσαρμογή στις ανάγκες της αγοράς.

Εξετάζοντας και άλλες μορφές οργάνωσης που συναντάμε στο διεθνή χώρο όπως τα αυτοδιοικούμενα, τα δημοτικά και τα ιδιωτικά λιμάνια, επισημαίνεται ότι:

- Ο φορέας του λιμανιού προκειμένου να επιτύχει μια οικονομικά συμφέρουσα και αποδοτική λειτουργία, πρέπει να έχει μεγάλη αυτοδυναμία και ευελιξία και να είναι σε θέση να εφαρμόζει τις πιο δυναμικές μεθόδους οργάνωσης και marketing των υπηρεσιών που προσφέρει.
- Οι παραπάνω εγγυήσεις δεν δίνονται αν ο φορέας του λιμανιού ανήκει εξ ολοκλήρου στη Κεντρική Κυβέρνηση ή στο Δήμο.
- Η μορφή οργάνωσης που μπορεί να επιτρέψει στο λιμάνι να λειτουργήσει με κριτήρια ανταγωνιστικότητας, προτείνεται να είναι μια Α.Ε. με συμμετοχή του Δήμου και αρκετών ναυτιλιακών εταιρειών που θα χρησιμοποιούν το λιμάνι.

1.4 Λιμενικές εγκαταστάσεις - Εξοπλισμός - Υποδομές

Ο μέσος τεχνητός λιμένας της Καλαμάτας βρίσκεται στο Β.Α. μυχό του Μεσσηνιακού κόλπου, μπροστά από την ομώνυμη πόλη και καταλαμβάνει συνολική χερσαία έκταση 40.000 μ². Ο βυθός του είναι από λάσπη και είναι ασφαλής για όλους τους καιρούς και ειδικά όταν πλέουν βόρειοι άνεμοι. Η είσοδος του είναι στραμμένη προς τα νοτιοανατολικά, έχει άνοιγμα 145μ και βάθη 10μ περίπου. Ο λιμένας κατά την ημέρα αναγνωρίζεται από τους καταφανείς κυλινδρόμυλους και τα σιλό που βρίσκονται στο δυτικό τμήμα του και από τα σπίτια της πόλης ενώ κατά την νύχτα από τα φώτα της πόλης και τους φανούς του λιμένος. Ο λιμένας προστατεύεται από τον κυματισμό των νοτιοδυτικών,

νοτίων, ανατολικών και νοτιοανατολικών ανέμων με δύο (2) λιμενοβραχίονες (κυματοθραύστες), τον νότιο-νοτιοδυτικό μήκους 1.100μ. και τον νότιο-νοτιοανατολικό μήκους 395μ¹.

Το εσωτερικό του λιμένα χωρίζεται σε δύο τμήματα, το δυτικό το οποίο αποτελεί το κύριο λιμάνι και το ανατολικό που αποτελεί τον προλιμένα.

1] Ο κύριος λιμένας.

Καταλαμβάνει συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 1249μ. περίπου, είναι ασφαλής για όλους τους καιρούς, έχει μέσο βάθος λιμενολεκάνης 10μ. και χρησιμοποιείται για τη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων με άλλους λιμένες και για πρόσδεση υπηρεσιακών και αλιευτικών σκαφών. Προστατεύεται από τον κυματισμό των νοτιοανατολικών ανέμων από υπήνεμο λιμενοβραχίονα (κυματοθραύστη) μήκους 295μ. Ο κυματοθραύστης είναι κρηπιδωμένος και στο άκρο του λειτουργεί φανός (πράσινος). Κατά μήκος του κυματοθραύστη αγκυροβολούν μικρές βάρκες. Η είσοδος του λιμένα είναι στραμμένη ανατολικά και σχηματίζεται μεταξύ του προσήνεμου νότιο-δυτικού κυματοθραύστη και του άκρου του υπήνεμου κυματοθραύστη.

Ο λιμένας περιλαμβάνει τα παρακάτω κρηπιδώματα:

Κρηπίδωμα Νο I:

Αποτελεί το δυτικό όριο του λιμανιού, έχει κατεύθυνση νότια, μήκος 395μ. και βάθος 7,5μ. περίπου. Επί του κρηπιδώματος υπάρχουν δέστρες, κολώνες φωτισμού, δέκα (10) παροχές νερού και τρεις (3) σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες είναι η κατάληξη του σιδηροδρομικού δικτύου με το σταθμό του ΟΣΕ της πόλης και ο οποίος απέχει δύο (2) χιλιόμετρα από το λιμένα. Πίσω από το χώρο του κρηπιδώματος υπάρχει κτίριο και αποθήκη του ΟΤΕ, κυρίως με υποβρύχια καλώδια.

Χρησιμοποιείται για την πρόσδεση πλοίων, για φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση εμπορευμάτων και ως οδός διέλευσης οχημάτων.

Κρηπίδωμα Νο II:

Ξεκινάει από τη ρίζα του κρηπιδώματος Νο I, εκτείνεται ανατολικά σε μήκος 145μ. και έχει βάθος 6μ. περίπου. Επί του κρηπιδώματος υπάρχουν δύο (2) κολώνες φωτισμού, παροχή νερού και δέστρες. Πίσω από το κρηπίδωμα αυτό υπάρχουν τα κτίρια του

¹ Χάρτης και Ένθετο Πληροφοριών, «Λιμάνι Καλαμάτας»

Λιμενικού Ταμείου, του Λιμεναρχείου, του Τελωνείου, του Ταχυδρομείου και η αποθήκη του Τελωνείου.

Χρησιμοποιείται για πρόσδεση σκαφών αναψυχής και ως οδός διέλευσης οχημάτων.

Κρηπίδωμα Νο III:

Ξεκινάει από το πέρας του κρηπιδώματος II, εκτείνεται νότια σε μήκος 165μ. και έχει βάθος 9,5μ. περίπου. Επί του κρηπιδώματος υπάρχουν δέστρες, αποθήκη του Λιμενικού Ταμείου, το κτίριο των Λιμενεργατών και τέσσερις (4) παροχές νερού. Πίσω από το κρηπίδωμα συνεχίζει η οδός διέλευσης οχημάτων των κρηπιδωμάτων I και II.

Χρησιμοποιείται για πρόσδεση πλοίων, υπηρεσιακών σκαφών και φορτοεκφορτώσεις-αποθηκεύσεις εμπορευμάτων.

Κρηπίδωμα Νο IV:

Ξεκινάει από το πέρας του κρηπιδώματος Νο III, εκτείνεται ανατολικά σε μήκος 410μ. και έχει βάθος 10μ. Επί του κρηπιδώματος υπάρχουν δέστρες, κολώνες φωτισμού, οκτώ (8) παροχές νερού και υπαίθριοι χώροι παραλιακών καταστημάτων.

Χρησιμοποιείται για την διακίνηση επιβατών, οχημάτων και για φορτοεκφορτώσεις-εναποθέσεις εμπορευμάτων.

Κρηπίδωμα Νο V:

Ξεκινάει από το πέρας του κρηπιδώματος Νο IV, εκτείνεται νότια σε μήκος 90μ. και έχει βάθος 4μ. Επί του κρηπιδώματος υπάρχουν δέστρες, παλιρροιογράφος και υπαίθριοι χώροι καταστημάτων.

Χρησιμοποιείται για την πρόσδεση μικρών επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών.

2] Προλιμένας (Ανατολικό τμήμα).

Σχηματίζεται μεταξύ του προσήνεμου νότιο - νοτιοανατολικού λιμενοβραχίονα (κυματοθραύστη) και του υπήνεμου λιμενοβραχίονα, είναι ασφαλής από όλους τους καιρούς και χρησιμοποιείται ως αγκυροβόλιο και χώρος αναμονής των πλοίων πριν εισέλθουν στον κύριο λιμένα. Τα βάθη του είναι 8 ως 10μ. ελαττούμενα ομαλά προς την ακτή.

Περιλαμβάνει τον προβλήτα του ΝΟΚ (Ναυτικός Όμιλος Καλαμάτας) και χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του ΝΟΚ και από αλιευτικά σκάφη.

3] Λιμενίσκος (ΜΑΡΙΝΑ) θαλαμηγών.

Βρίσκεται 500μ. δυτικά του λιμένα Καλαμάτας, έχει βάθος από 1,5μ μέχρι 3μ. και προστατεύεται από δύο (2) λιμενοβραχίονες (κυματοθραύστες) από φυσικούς ογκόλιθους, τον ανατολικό και τον δυτικό.

Ο ανατολικός κυματοθραύστης χρησιμοποιείται για την πρόσδεση αλιευτικών σκαφών και Θ/Γ και στην κεφαλή του λειτουργεί φανός πράσινου φωτός.

Ο δυτικός κυματοθραύστης χρησιμοποιείται επίσης για την πρόσδεση αλιευτικών σκαφών και στην κεφαλή του λειτουργεί φανός κόκκινου φωτός.

Επί των κρηπιδωμάτων υπάρχει ηλεκτροφωτισμός που είναι περισσότερο ισχυρός στο χερσαίο χώρο της Μαρinas παρά στους προβλήτες και γίνεται με λαμπτήρες νατρίου, μόνιμο δίκτυο ύδρευσης με δύο (2) υδροστόμια σε κάθε προβλήτα και ένα (1) ανά 50μ στα κρηπιδώματα. Επίσης υπάρχει πρατήριο καυσίμων με δύο (2) δεξαμενές. Τέλος υπάρχει θέση ανέλκυσης σκαφών πλάτους 20μ. και μηχανουργείο επισκευής αυτών.

Όσον αφορά το "μηχανολογικό εξοπλισμό", το λιμάνι Καλαμάτας διαθέτει:

- I.** Δύο (2) γεραμούς ιδιοκτησίας Λιμενικού Ταμείου, ανυψωτικής ικανότητας 200 και 40 τόνων αντίστοιχα.
- II.** Δύο (2) κλαρκ ιδιοκτησίας Λιμενικού Ταμείου, ανυψωτικής ικανότητας 5 και 8 τόνων αντίστοιχα.
- III.** Μία γεφυροπλάστιγγα ιδιοκτησίας Λιμενικού Ταμείου, ανυψωτικής ικανότητας 60 τόνων.

Όσον αφορά την "αποθήκευση":

1^{ον} Στη χερσαία ζώνη του λιμένα και σε απόσταση 30 ως 60μ. από το χείλος των κρηπιδωμάτων υπάρχουν οι παρακάτω αποθήκες:

- α** Επτά (7) αποθήκες γενικών εμπορευμάτων, εμβαδού 152 μ² ιδιοκτησίας Τελωνείου και οι οποίες βρίσκονται σε απόσταση 40 μ. από το χείλος του κρηπιδώματος Νο II.
- β** Αποθήκες γενικών εμπορευμάτων, εμβαδού 1.940 μ², ιδιοκτησίας Λιμενικού Ταμείου και οι οποίες βρίσκονται σε απόσταση 14 μ. από το χείλος του κρηπιδώματος Νο III.

2^{ον} Σιλό

Είκοσι (20) κυλινδρικές κυψέλες δημητριακών χωρητικότητας 5.650 τόνων, πρώην ιδιοκτησίας κυλινδρομύλων «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» οι οποίες βρίσκονται σε απόσταση 60 μ. από το χείλος του κρηπιδώματος Νο Ι και σήμερα δεν χρησιμοποιούνται.

3^{ον} Ανοικτοί Χώροι

Τα κρηπιδώματα και οι προβλήτες του λιμένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν χώρος εναπόθεσης εμπορευμάτων. Το συνολικό τους εμβαδόν είναι 32.300 μ².

Επίσης, το λιμάνι της Καλαμάτας παρέχει τη δυνατότητα λόγω ήπιων κλιματολογικών συνθηκών για συνεχή εργασία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων γίνεται με δικά τους μέσα αλλά και με μέσα του λιμανιού.

Ταυτόχρονα μπορούν να ελλιμενιστούν τέσσερα (4) μεγάλα φορτηγά πλοία ή περισσότερα μικρότερα.

Ο εφοδιασμός των πλοίων μέσα στο λιμάνι σε καύσιμα γίνεται με βυτιοφόρα οχήματα. Ο εφοδιασμός με πόσιμο νερό γίνεται με ελαστικούς σωλήνες από είκοσι τρία (23) υδροστόμια που υπάρχουν κατά μήκος των κρηπιδωμάτων και έχουν απόδοση 20 με 25 m³ την ώρα, το κάθε ένα.

Τα πλοία στο αγκυροβόλιο (ράδα) μπορούν να εφοδιαστούν α) λιπαντικά με φορητές δεξαμενές που βρίσκονται στο λιμάνι των οποίων η μεταφορά γίνεται με υπάρχουσες φορτηγίδες και β) πόσιμο νερό με υδροφόρα.

Υπάρχει ακόμη και η δυνατότητα αποκομιδής απορριμμάτων από πλοία με κοντέϊνερς και των Slops από Φ/Γ Βυτιοφόρα.

Στο λιμάνι της Καλαμάτας δραστηριοποιούνται έξι (6) Ναυτικά Πρακτορεία και οι σχετικές ανάγκες εξυπηρετούνται από τέσσερις (4) Ε/Γ Λάντζες, τέσσερις (4) Φ/Γ Λάτζες, τέσσερις (4) Φορτηγίδες και μία (1) Υδροφόρα (όλα Ιδιοκτησίας ιδιωτών).

Η πόλη και το λιμάνι ηλεκτροδοτούνται από το εθνικό δίκτυο της Δ.Ε.Η. (εναλλασσόμενο 220V και τριφασικό 380V).

Στα κρηπιδώματα υπάρχουν παροχές ηλεκτρισμού για την ηλεκτροδότηση των πλοίων και κολώνες φωτισμού που επιτρέπουν την εργασία κατά την νύχτα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Διακινούμενα εμπορεύματα (2002-2006)

Το λιμάνι της Καλαμάτας εξαιτίας της γεωγραφικής του θέσης έχει αυξημένη σημασία. Σήμερα εξυπηρετεί ένα ποσοστό των ελληνικών εισαγωγών-εξαγωγών.

Το εμπόριο διεξάγεται με τους λιμένες του εσωτερικού (κυρίως με Κρήτη) και του εξωτερικού (Αλβανία, Ρωσία, Γαλλία, Ολλανδία κ.λ.π.). Εισάγονται λιπάσματα, καλώδιο ΟΤΕ, ξυλεία (Ρωσία), πατατόσπορος (Ολλανδία) και λιθάνθρακας (για το εργοστάσιο της ΔΕΗ στη Μεγαλόπολη). Τα εμπορεύματα που εξάγονται είναι λάδι, σταφίδα, τσιγάρα, κρασί, τούβλα (Αλβανία), ποτά (Ρωσία), χαρτί και πυρηνέλαιο.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η κίνηση των εμπορευμάτων του λιμανιού Καλαμάτας για την τελευταία πενταετία.

Πίνακας 1: Κίνηση του Λιμανιού Καλαμάτας (σε χιλ. τόνους).

ΕΤΗ	2002	2003	2004	2005	2006
Τροφοεφόδια (Ε/Κ)	4.049	3.600	3.650	4.490	2.235
Πυρηνέλαιο (Ε/Κ)	1.042	3.274	2.780	1.448	3.947
Ινόλασπη (Ε/Κ)	4.908	2.250	4.975	6.910	3.300
Τούβλα (Ε/Κ)	9.013	4.996	4.548	4.695	6.724
Πυρηνόξυλο (Ε/Κ)	0	14.200	0	7.498	0
Ογκομάρμαρα (Ε/Κ)	0	0	3.950	4.725	0
Ξύλα (Ε/Κ)	0	0	0	955	1.355
Αμμοχάλικο (Ε/Κ)	0	0	0	5.915	8.296
Μηχανήματα (Ε/Κ)	0	0	920	279	0
Λίπασμα (Ε/Κ)	0	0	0	5.762	1.809
Κόλλα (Ε/Κ)	1.403	75	0	0	0
Πατατόσπορος (Ε/Κ)	1.943	2.069	2.150	0	0
Πέτρα (Ε/Κ)	0	450	0	0	0
Σιδηροδοκοί (Ε/Κ)	0	0	2.473	0	0
Σύνολο (Ε/Κ)	22.358	30.914	25.446	42.677	27.666

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

2.2 Γεωγραφική ευβέλεια

Η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού της Καλαμάτας αφορά κυρίως εσωτερικές μεταφορές σε συνεργασία με όλα τα λιμάνια της Ελλάδος και κυρίως της Κρήτης και μόνο ένα 30 - 35% είναι μεταφορές εξωτερικού. Όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση εξωτερικού, που περιλαμβάνει κυρίως γεωργικά προϊόντα, δραστηριοποιείται κυρίως στο χώρο της Ευρώπης (Ολλανδία, Αγγλία, Ιταλία, Γαλλία), στο χώρο της Μ. Ανατολής (Αίγυπτο, Λιβύη), στο χώρο της Αδριατικής θάλασσας (Αλβανία) καθώς επίσης και στο χώρο της Κασπίας θάλασσας (Ρωσία).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Προοπτικές (εμπορευματικό κέντρο)

Η εξέλιξη των συστημάτων θαλασσίων μεταφορών είναι αλληλένδετη με μεταβολές στην οικονομική και γεωπολιτική συγκυρία. Η διαδικασία αναδιοργάνωσης των θαλασσίων μεταφορών καθίσταται ιδιαίτερα αισθητή στις παρούσες συνθήκες της επιταχυνόμενης παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, καθώς και της αναδιοργάνωσης των συστημάτων βιομηχανικής παραγωγής. Οι γεωπολιτικές μεταβολές αλλάζουν τη στρατηγική σημασία των λιμένων, ενώ οι αλλαγές στο τρόπο οργάνωσης των συστημάτων παραγωγής και διανομής των προϊόντων αλλάζουν το χαρακτήρα των λιμενικών λειτουργιών. Η ανάπτυξη των σύγχρονων logistics, προωθημένων συστημάτων "ολοκλήρωσης" των πόρτα- με- πόρτα μεταφορικών αλυσίδων και η ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεματικής, καθιστούν τους λιμένες από παραδοσιακούς τερματικούς σταθμούς σε πολυσύνθετους κόμβους αναδιοργάνωσης των ροών².

Ταυτόχρονα, στο πλαίσιο των πρόσφατων οικονομικών και πολιτικών αλλαγών στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, η στρατηγική θέση της Ελλάδας αναβαθμίζεται. Η ένταξη των νέων αγορών στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα μετατοπίζει το κέντρο βάρους των συστημάτων οικονομικών - εμπορευματικών ανταλλαγών από την Κεντρική προς την Ανατολική Μεσόγειο.

Οι προοπτικές του ελληνικού συστήματος θαλασσίων μεταφορών στη νέα συγκυρία, που διαμορφώνεται, είναι σημαντικές. Η γεωγραφική θέση ορισμένων ελληνικών λιμένων είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για την ανάπτυξη λειτουργιών αναδιανομής των φορτίων, στο πλαίσιο της διαδικασίας βελτιστοποίησης των διεθνών μεταφορικών αλυσίδων, της δημιουργίας οικονομιών κλίμακας και της μείωσης του κόστους μεταφοράς. Σημαντικότερες είναι οι μεταφορές αυτών των λιμένων, όταν συνδυάζεται η προσέλκυση διεθνούς κίνησης με την ανάπτυξη δυναμικής ενδοχώρας και τη δημιουργία εναλλακτικών αξόνων μεταφορών και σε εθνικό επίπεδο³. Σε αυτό το πλαίσιο, εμφανίζεται ιδιαίτερα δυναμική η προοπτική ανάπτυξης ενός λιμένα με διεθνή εμβέλεια στη νότια Ελλάδα και ειδικότερα στη νότια Πελοπόννησο. Την ιδανικότερη γεωγραφική θέση για ανάλογη λιμενική ανάπτυξη παρουσιάζει ο λιμένας της Καλαμάτας. Οι παράμετροι που συνηγορούν στην αναβάθμιση της στρατηγικής του λιμένα Καλαμάτας αναπτύσσονται παρακάτω.

² Μελετητική ΑΕ, «Διερεύνηση προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Καλαμάτας και απαραίτητες ενέργειες», Ιούνιος 1998, σελ. 35

³ Μελετητική ΑΕ, «Διερεύνηση προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Καλαμάτας και απαραίτητες ενέργειες», Ιούνιος 1998, σελ. 36

Οι παράγοντες ανακατατάξεων στο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών της Μεσογείου σχετίζονται με:

- 1.** τα νέα συστήματα οργάνωσης των θαλασσίων μεταφορών και
- 2.** τις αποφάσεις και τα μέτρα της Ευρωπαϊκής Πολιτικής και τις αναμενόμενες επιπτώσεις τους.

Επίσης, προοπτικές για την ανάπτυξη του λιμένα Καλαμάτας προκύπτουν από την εκπόνηση του Χωροταξικού Σχεδίου Πελοποννήσου, καθώς και την εκπόνηση άλλων μελετών σχετικών με μεταφορικές υποδομές στον ελληνικό χώρο.

Οι παράγοντες της αγοράς των μεταφορών αλλάζουν ραγδαία τη διάρθρωση του δικτύου θαλασσίων μεταφορών, ειδικότερα στη Μεσόγειο. Η νέα στρατηγική των ναυτιλιακών εταιρειών παγκόσμιας εμβέλειας ιεραρχεί διαφορετικά τους χρησιμοποιούμενους λιμένες, αλλάζοντας τον ρόλο τους. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγάλες εταιρείες τείνουν να ολοκληρώσουν μία στρατηγική γνωστή ως "mainport strategy". Τα motherships πέμπτης και έκτης γενιάς περιορίζουν τον "κύριο κορμό" των διαδρομών τους, εξυπηρετούμενοι από διαρκώς λιγότερους λιμένες στη Μεσόγειο: Alzacias, Malta και από το 1996 Gioia Tauro. Οι λιμένες αυτοί αποτελούν τους "πρωτεύοντες κόμβους" αναδιανομής μαζικών φορτίων. Αντίθετα, χρησιμοποιούν διαρκώς περισσότερους "δευτερεύοντες" κόμβους θαλασσίων μεταφορών για την προώθηση των φορτίων μετά την πρώτη αναδιανομή, αναπτύσσοντας θαλάσσιες υπηρεσίες γνωστές ως "feeder services"⁴.

Κατά συνέπεια, ενώ οι διαδρομές "κορμού" περιορίζονται σε συγκεκριμένες αποστάσεις, οι θαλάσσιες διαδρομές αναδιανομής πυκνώνουν αισθητά. Το συνολικό δίκτυο λιμένων στη Μεσόγειο απαιτεί πλέον ένα εκτεταμένο δίκτυο λιμένων "περιφερειακής" κλίμακας, ικανό να προωθήσει τα φορτία σε διακρατικές περιφέρειες της Μεσογείου. Οι λιμένες, που παρουσιάζουν τις σημαντικότερες προοπτικές είναι εκείνοι που παρουσιάζουν γεωγραφική θέση στις "παρυφές" των κύριων αξόνων θαλασσίων αξόνων.

Οι άξονες αυτοί είναι:

- Γιβραλτάρ-Σουέζ, παραλλαγή του οποίου προσεγγίζει τον ελληνικό χώρο και οδηγεί σε χώρες της Ανατολικής Μεσογείου
- Μαύρη Θάλασσα-Σουέζ
- Γιβραλτάρ-Μαύρη Θάλασσα
- Αδριατική-Σουέζ

⁴ Μελετητική ΑΕ, «Διερεύνηση προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Καλαμάτας και απαραίτητες ενέργειες», Ιούνιος 1998, σελ. 36

Ο λιμένας της Καλαμάτας βρίσκεται στις παρυφές των μεγάλων αξόνων κυρίων θαλασσιών αξόνων στη Μεσόγειο. Συνδυάζει την ευνοϊκή θέση του Αδριατικού άξονα με τον άξονα Ανατολής-Δύσης (Γιβραλτάρ-Σουέζ και Γιβραλτάρ-Μαύρη Θάλασσα). Δύναται να αποτελέσει λιμένα πύκνωσης των "περιφερειακών" αξόνων, που πολλαπλασιάζονται, λειτουργώντας συμπληρωματικά με τους μεγάλους λιμένες μεταφόρτωσης της Μάλτας και του *Giaio Tauro*, προσελκύοντας φορτία. Επίσης, ο λιμένας της Καλαμάτας δύναται να "συναρθρώσει" σημαντικό μεταφορικό έργο των αλυσίδων του άξονα Ανατολής - Δύσης της Μεσογείου, με τη δημιουργία εναλλακτικών διαδρομών σύνδεσης του διαδρόμου της Αδριατικής με το διάδρομο του Αιγαίου, σε συνδυασμό με την ορθολογικότερη διοχέτευση ροών σε εθνική κλίμακα, σε σχέση με το διάδρομο Νότιας Ηπειρωτικής Ελλάδας-Νοτίου Αιγαίου-Κρήτης.

Σε εθνική κλίμακα, οι αντίστοιχοι Ελληνικοί διάδρομοι του Αιγαίου Πελάγους έχουν ακτινική διάρθρωση με κέντρο το λιμάνι του Πειραιά, περιλαμβάνοντας όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου Πελάγους και φτάνοντας μέχρι την Κρήτη. Η ανάπτυξη του λιμένα της Καλαμάτας μπορεί να συμβάλλει στην ορθολογικότερη κατανομή ρόλων των εσωτερικών ακτοπλοϊκών μεταφορών, προσελκύοντας εμπορευματική και επιβατική κίνηση από/προς το νότιο τμήμα του νησιωτικού πλέγματος του Αιγαίου Πελάγους και την Κρήτη, αποσυμφορίζοντας το λιμένα του Πειραιά. Μία τέτοια προοπτική θα δημιουργήσει και τάσεις γενικότερου εκσυγχρονισμού του ελληνικού θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος, με άμβλυνση του ακτινωτού τρόπου ανάπτυξης και την ανάπτυξη ενός πιο ισοβαρούς δικτύου.

Οι σύγχρονες τάσεις οργάνωσης των συστημάτων μεταφορών έχουν ληφθεί σημαντικά υπόψη στις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την Πολιτική Μεταφορών. Η απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αποτελούν θεμελιώδεις άξονες της Ευρωπαϊκής Πολιτικής.

Η προσφορά υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά σε κάθε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επιχειρήσεις από άλλες χώρες-μέλη έχουν το δικαίωμα να παράσχουν υπηρεσίες στο εσωτερικό άλλων χωρών. Αναμένεται επομένως σημαντική αύξηση του ανταγωνισμού, καθώς και της ζήτησης για λιμενικές υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις από τις επιχειρήσεις. Ο ανταγωνισμός στην αγορά των μεταφορών αντανakλάται και στον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, ειδικότερα στη Μεσόγειο. Οι ελληνικοί λιμένες οφείλουν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες, βελτιώνοντας τις υποδομές τους και παρέχοντας σύγχρονες υπηρεσίες, ώστε να απορροφήσουν την αναμενόμενη αυξανόμενη ζήτηση. Στη νευραλγική περιοχή της διασταύρωσης του Αδριατικού άξονα Ανατολής-Δύσης στη Μεσόγειο, όπου τοποθετείται η περιοχή της Καλαμάτας, λαμβάνοντας υπόψη τη συμβολή του άξονα Αιγαίου Πελάγους-Μαύρης Θάλασσας, αναμένεται σημαντική συγκέντρωση ζήτησης για λιμενικές εξυπηρετήσεις. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Πολιτική αποδίδει τεράστια σημασία

στη συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ανακοίνωση 243/97 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθορίζει το συνολικό πλαίσιο ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, ενώ η Πράσινη Βίβλος για τις θαλάσσιες μεταφορές προτείνει διάφορα μέτρα για την αειφόρο ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Το επικαλούμενο short-sea- shipping αποτελεί για την Ευρωπαϊκή Πολιτική σημαντικό άξονα ανάπτυξης των μεταφορικών συστημάτων και διάφορες πολιτικές αποφάσεις έχουν ληφθεί προς αυτή την κατεύθυνση.

Το short-sea-shipping συνδέεται με την έντονη τάση μοναδοποίησης των φορτίων, με τη γενίκευση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων στα θαλάσσια και χερσαία τμήματα μιας συνολικής διαδρομής από τον αρχικό αποστολέα μέχρι τον τελικό παραλήπτη των εμπορευμάτων δημιουργεί νέο τρόπο οργάνωσης "ολοκληρωμένων" αλυσίδων μεταφορών⁵. Η έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς καθορίζει νέες ανάγκες οργάνωσης, χωροταξικής διαμόρφωσης και εξοπλισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι λειτουργίες μεταφόρτωσης στη διαδικασία αλλαγής μέσου μεταφοράς δεν συνοδεύονται από τις χρονοβόρες λειτουργίες ανασύνθεσης του φορτίου σε κάθε ενδιάμεσο σταθμό, που θα προκαλούσε την αντίστοιχη διακοπή της ροής. Σε αυτό το πλαίσιο, οι λιμένες, αν και θεωρούνται παραδοσιακά ως τερματικοί σταθμοί των θαλασσιών μεταφορών και σταθμοί μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, εν τούτοις στο πλαίσιο θεώρησης των ολοκληρωμένων μεταφορικών αλυσίδων αποτελούν ενδιάμεσους "κόμβους" οργάνωσης, καθοδήγησης και διοχέτευσης των ροών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει λάβει σημαντικά μέτρα για την ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών λιμένων και την ικανοποίηση των νέων αναγκαιοτήτων.

Σύντομα αναμένεται μία μεταστροφή των βασικών οδικών/σιδηροδρομικών αξόνων μεταφορών στον ελληνικό χώρο, με αύξηση της συμπληρωματικότητας των διαφόρων γεωγραφικών προσανατολισμών. Η αναβάθμιση του κύριου χερσαίου μεταφορικού άξονα ΠΑΘΕ με Β-Ν προσανατολισμό, η ολοκλήρωση της Εγνατίας, η προσθήκη της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας-Βόλου και η διασύνδεση των Ελληνικών λιμένων με τις χερσαίες υποδομές των προαναφερόμενων αξόνων αναμένεται να διαμορφώσει διαφορετικά το Ελληνικό μεταφορικό σύστημα.

Ο υπό διαμόρφωση χάρτης των μεταφορικών υποδομών της Ελλάδας αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στην αναβάθμιση του λιμένα Καλαμάτας, καθώς δημιουργεί προϋποθέσεις για εμπάθυνση της ενδοχώρας και ένταξή του σε ευρύτερα δίκτυα. Στην περιοχή της Πελοποννήσου, η ανάπτυξη των λιμένων του βορείου τμήματος, λόγω της ικανοποιητικής διασύνδεσης με τα χερσαία δίκτυα έχει απορροφήσει μια λανθάνουσα ζήτηση της ευρύτερης Περιφέρειας. Η ζήτηση αυτή θα μπορούσε να διοχετευθεί προς τα λιμάνια της Νότιας Πελοποννήσου αν

⁵ Μελετητική ΑΕ, «Διερεύνηση προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Καλαμάτας και απαραίτητες ενέργειες», Ιούνιος 1998, σελ. 53

αυτά διέθεταν την κατάλληλη υποδομή και το απαραίτητο επίπεδο εξυπηρέτησης. Ειδικότερα αν ληφθούν υπόψη και οι παραγωγικές δυνατότητες της Νοτίου Πελοποννήσου και οι χωρικές αλληλεξαρτήσεις που δημιουργούν, δίνεται στην Καλαμάτα η δυνατότητα επέκτασης της οικονομικής της εμβέλειας στον διεθνή και εθνικό χώρο. Σημαντικό παράδειγμα είναι οι εξαγωγές ευπαθών προϊόντων προς τις χώρες της Ν.Α. Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Οι προοπτικές του λιμένα Καλαμάτας σχετίζονται και με τον ευρύτερο σχεδιασμό των δικτύων μεταφορικών υποδομών μέρος του οποίου συμπεριλαμβάνεται στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και με την προοπτική δημιουργίας των νέων εθνικών οδικών δικτύων στην περιοχή της Πελοποννήσου όπως είναι ο Αυτοκινητόδρομος Τρίπολη-Καλαμάτα που συνδέει την Καλαμάτα με τον Διευρωπαϊκό Άξονα ΠΑΘΕ, και την Ιόνια Οδό δηλαδή τον άξονα Καλαμάτα-Κακαβιά που συνδέει την Καλαμάτα με την ΕΓΝΑΤΙΑ και τις πύλες της Ελλάδας προς Βορρά και Δύση. Επίσης, πρόσφατα έχουν ληφθεί σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά με τη δημιουργία ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Η μελέτη χωροθέτησης του δικτύου έχει ήδη ολοκληρωθεί και εγκριθεί, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρηματοδοτεί τις πρώτες πιλοτικές εφαρμογές. Εμπορευματικά Κέντρα προβλέπεται να αναπτυχθούν και στην Πελοπόννησο. Τα Εμπορευματικά Κέντρα αποτελούν κομβικές υποδομές εμπορευματικών μεταφορών, που λειτουργούν συμπληρωματικά προς τους θαλάσσιους λιμένες, συμβάλλοντας και στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Τα Εμπορευματικά Κέντρα της Πελοποννήσου θα συμβάλλουν αποφασιστικά στην αναβάθμιση ορισμένων λιμένων με προοπτικές, όπως της Καλαμάτας, με θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την εμβάθυνση της ενδοχώρας τους.

Το Χωροταξικό Σχέδιο της Περιφέρειας Πελοποννήσου θεωρεί την περιοχή της Καλαμάτας ως έναν εν δυνάμει σημαντικό πόλο ανάπτυξης της Περιφέρειας και συσχετίζει τη γενικότερη δυναμική με έναν αναβαθμισμένο ρόλο των θαλασσίων μεταφορών και του λιμένα. Αυτές οι θεωρήσεις είναι ενδεικτικές των προοπτικών που διαγράφονται.

3.2 Αναφορά στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την δυνατότητα δημιουργίας νέας λιμενικής εγκατάστασης στην Δυτική Παραλία και την σκοπιμότητα της ανάπτυξης διαμετακομιστικής δραστηριότητας Εμπορευματοκιβωτίων, στα πλαίσια της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το γενικό πλαίσιο του προβληματισμού που αναπτύχθηκε, σύμφωνα με τις μελέτες περιεστράφη κυρίως γύρω από τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα της περιοχής.

Οι προβληματισμοί που εξετάθησαν και αφορούν άμεσα το έργο, αναφέρονται κυρίως στα εκ πρώτης όψεως γεωγραφικά

πλεονεκτήματα της Καλαμάτας σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια, στην δυνατότητα του Μεσσηνιακού κόλπου να υποδεχθεί μια τέτοια δραστηριότητα μεγάλης κλίμακας χωρίς σημαντικές περιβαλλοντολογικές επιβαρύνσεις, καθώς και στην ικανότητα του συστήματος των χερσαίων προσβάσεων να εξυπηρετήσουν αποδοτικά τις απαιτήσεις του συστήματος.

Συγκεκριμένα, οι μελέτες που αφορούν το λιμάνι της Καλαμάτας είναι οι εξής:

- 1. Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων** (Μελέτη Δοξιάδη), 1985
- 2. Η Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας**, η οποία εκπονήθηκε από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου, με την συνεργασία ειδικών συμβούλων (1984).
- 3. Η Μελέτη Παπαπάνου για το Νέο Λιμάνι της Καλαμάτας στην Δυτική Παραλία**, το τελικό τεύχος της οποίας υπεβλήθη στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το 1989.

Οι τρεις αυτές μελέτες, διαφορετικού χαρακτήρα, αποτελούν ένα πραγματικά συγκροτημένο πλαίσιο ανάλυσης. Όλα τα στοιχεία προβληματισμού σχετικά με το ευρύτερο πλαίσιο διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, την λειτουργία του συστήματος των λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα, τις προβλεπόμενες μακροπρόθεσμες εξελίξεις, καθώς και τα ειδικά χαρακτηριστικά θέσης του συζητούμενου νέου λιμανιού και εκτιμήσεις για το κόστος του, έχουν με κάποιο τρόπο τεθεί, είτε από την Μελέτη Δοξιάδη, είτε από την Μελέτη του Δήμου. Πρόσθετα, η τεχνική Μελέτη Παπαπάνου περιέχει τα κατασκευαστικά στοιχεία για το νέο λιμάνι.

Είναι γεγονός ότι η σχετική με την ανάπτυξη λιμενικής υποδομής συζήτηση που κατά καιρούς αναπτύχθηκε σε πολλές από τις ενδιαφερόμενες πόλεις χαρακτηρίστηκε από αποσπασματικότητα, μερικότητα και πολλές φορές προχειρότητα, γνωρίσματα που συχνά συνοδεύουν την αναπτυξιακή προβληματική σε περιφερειακό, αλλά και πολεοδομικό επίπεδο στην χώρα. Στην συζήτηση αναγνωρίζεται συχνά, ο τοπικός υποκειμενισμός και η ανεκμηρίωτη αναπτυξιακή φιλολογία. Σε πολλές περιπτώσεις, η δικαιολογημένη αγωνία των τοπικών αρμοδίων για την επιτάχυνση της αναπτυξιακής διαδικασίας στην περιοχή τους, έχει οδηγήσει στην αναζήτηση αναπτυξιακών έργων που αντιμετωπίζονται σαν κλειδιά για την ανάπτυξη, αγνοώντας τις ιδιαιτερότητες της περιοχής, ή υιοθετώντας άκριτα ένα αναπτυξιακό μοντέλο, το οποίο υιοθετήθηκε σε εθνική κλίμακα, αλλά δεν είναι πάντα προσαρμόσιμο σε τοπική⁶.

⁶ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ. 45

Πόλεις που στο παρελθόν ήταν σημαντικά λιμάνια και είχαν γνωρίσει σημαντική εμπορική και βιομηχανική άνθηση, επανέρχονται, διεκδικώντας, με ιστορικά επιχειρήματα, το ξαναζωντάνεμα των λιμανιών τους προσδοκώντας την συνολική επαναφορά των "παλιών καλών ημερών". Στις περισσότερες περιπτώσεις αγνοείται ή υποβαθμίζεται το γεγονός ότι η άνθηση και η παρακμή συγκεκριμένων λιμενικών εγκαταστάσεων είναι το αποτέλεσμα των εξελίξεων της μεταφορικής αγοράς, οι οποίες, εξαρτώνται από πάρα πολλούς παράγοντες, (διεθνών σχέσεων, οικονομικούς, τεχνολογικούς, προσφερόμενης εξυπηρέτησης υπηρεσιών, κλπ).

Οι εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών, με πιο σημαντική την ραγδαία επέκταση της διακίνησης εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια, έχουν ανατρέψει άρδην την παλαιότερη χωρική σχέση των λιμανιών με την ενδοχώρα τους. Ενώ στην προ -κονταίινερς εποχή η λιμενική ενδοχώρα κάθε λιμενικής εγκατάστασης ήταν εύκολα προσδιορίσιμη με βάση την ελάχιστη απόσταση χερσαίας μεταφοράς, (λόγω του πολύ υψηλού ποσοστιαίου κόστους στο χερσαίο σκέλος της μετακίνησης), σήμερα τα πράγματα έχουν εντελώς διαφοροποιηθεί.

Οι μεταβολές στην οικονομία των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που θα αναλυθούν παρακάτω, έχουν αλλάξει εντελώς τον χάρτη. Η σημερινή εικόνα χαρακτηρίζεται από την κυρίαρχη θέση μεγάλων λιμενικών εγκαταστάσεων που συγκεντρώνουν πλεονεκτήματα γρήγορης και αποτελεσματικής εξυπηρέτησης και διεκπεραίωσης των εμπορευμάτων και των μεταφορέων. Ο στρατηγικός ρόλος αυτών των λιμανιών δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί.

Τα περιφερειακά, δευτερεύουσας σημασίας λιμάνια δεν μπορούν πλέον να ανταγωνισθούν τα κεντρικά υψηλής σημασίας, παρά μόνο για την εξυπηρέτηση ειδικών ή εποχιακών εμπορευμάτων, τοπικής παραγωγής ή κατανάλωσης, τα οποία διακινούνται με συμβατικό τρόπο.

Η βελτίωση του δικτύου των χερσαίων μεταφορών, οδικού ή σιδηροδρομικού και η συνεπαγόμενη μείωση του κόστους του χερσαίου σκέλους συνήθως έχει σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση του ρόλου των κεντρικών λιμανιών, και, σπάνια την ανάδειξη νέων σημαντικών περιφερειακών λιμανιών. Τουλάχιστον η λειτουργία της αγοράς οδηγεί σε μια τέτοια κατεύθυνση.

Μόνο με συγκεκριμένη πολιτική επιλογή κατεύθυνσης ανάπτυξης νέου περιφερειακού πόλου είναι δυνατό κάτι τέτοιο. Στην πράξη, τέτοιες εγκαταστάσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο από επενδυτικά προγράμματα του Δημοσίου και μάλιστα, αν πρόκειται για εγκαταστάσεις καινούργιες με πολύ χαμηλούς δείκτες απόδοσης χαρακτήρα, αφού συνδέονται με την αποδοτικότητα των προγραμμάτων Δημοσίων Επενδύσεων⁷.

⁷ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ. 47

Το πεδίο ανάπτυξης τέτοιου είδους αιτημάτων, (πρόσφορο λόγω του πολύ χαμηλού βαθμού ολοκλήρωσης των σχεδιαστικών διαδικασιών στη χώρα μας), εξελίσσεται συνήθως σε πεδίο οξύτατου ανταγωνισμού μεταξύ των ενδιαφερόμενων τοπικών μερών, με αποτέλεσμα την αναγκαστικά συμβιβαστική τακτική του Δημοσίου για την στοιχειώδη ικανοποίηση σε χαμηλό βαθμό όλων, ή των περισσότερων δυνατών αιτημάτων, τακτική που συνεπάγεται ακόμα χαμηλότερες αποδόσεις των επενδύομενων πόρων.

Ακόμα, συνήθης είναι η πρακτική της εκπόνησης αποσπασματικών ή επανειλημμένων μελετών, που δεν αξιοποιούνται αλλά παραμένουν ανενεργές στα συρτάρια των διαφόρων υπηρεσιών.

Για να ανατρέψει αυτή ακριβώς την εικόνα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο έχει την ευθύνη για την χάραξη κατευθύνσεων λιμενικής πολιτικής, ανέθεσε το 1983 σε κοινοπραξία ελλήνων και ξένων μελετητών (Οίκος Δοξιάδη- Bertlin and Partners) την εκπόνηση της Μελέτης Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων, η οποία θα αποτελούσε το πλαίσιο μακροπρόθεσμης λιμενικής πολιτικής για την χώρα.

Θεωρούμε ότι οι κατευθύνσεις της Μελέτης Δοξιάδη πρέπει να αποτελούν το πλαίσιο κατευθύνσεων για όλα τα λιμάνια της χώρας και τον άξονα των αναζητήσεων των κατά τόπους αρμοδίων.

Εφόσον αντικείμενο των μελετών αυτών είναι η σκοπιμότητα της δημιουργίας σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) στην Καλαμάτα, κρίνεται σκόπιμο να ενταχθούν γενικές πληροφορίες για την ειδική αυτή μεταφορική αγορά, χρήσιμες για την κατανόηση της πολυπλοκότητας του προβλήματος.

Η ναυσιπλοΐα γραμμής (liner shipping) είναι ο σπουδαιότερος μεταφορέας του θαλάσσιου εμπορίου μια και μεταφέρει περίπου 10% του όγκου των εμπορευμάτων, που αντιπροσωπεύει το 50% της αξίας τους.

Σύμφωνα με την παραδοσιακή έννοια, πλοίο γραμμής είναι ένα πλοίο που εκτελεί συγκεκριμένα δρομολόγια, με προκαθορισμένο πρόγραμμα, και προσφέρει σε σταθερές αναλογίες χώρο για φορτίο και επιβάτες, σε αυτούς που θέλουν να μεταφέρουν προϊόντα ή να ταξιδέψουν, και αντιδιαστέλλεται με τα πλοία ανοιχτού νηολόγιου (Tramp), που μεταφέρει το ένα φορτίο μετά το άλλο ανάλογα με τα συμβόλαια που συνάπτει, χωρίς συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ναύλο⁸.

Ιστορικά η Ευρωπαϊκή ναυσιπλοΐα γραμμής αναπτύχθηκε το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, για να εξυπηρετήσει τους εμπορικούς δρόμους που συνδέουν τις μεγάλες Ευρωπαϊκές μητροπόλεις με τις υπερπόντιες κτήσεις τους. Οι θαλασσινοί αυτοί δρόμοι συντομεύτηκαν με τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ το 1869, και του Παναμά 46 χρόνια αργότερα, αλλά η βασική τους δομή

⁸ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ. 50

παρέμεινε η ίδια μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60, και εξυπηρετούν πλέον τις βιομηχανικές χώρες που εξαγωγή ολοκληρωμένα προϊόντα και εισάγουν τρόφιμα και πρώτες ύλες.

Οι χώρες αυτές, δηλαδή η Ιαπωνία, η Βρετανία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ και η Γερμανία είναι που αναπτύσσουν καταρχήν την Ναυσιπλοΐα Γραμμής συνεπικουρούμενες από ναυτικές χώρες όπως Ελλάδα, Νορβηγία και Σουηδία που εκμεταλλεύονται την ελευθερία των θαλασσών, και από τις χώρες της COMECON που αναπτύσσονται παράλληλα. Από τις αρχές της δεκαετίας του '60, παρατηρείται και η εμφάνιση στόλων των αναπτυσσόμενων χωρών.

Σταδιακά όσο αναπτύσσονταν οι εμπορικοί δρόμοι και ο ανταγωνισμός γινόταν υπέρμετρος όλο και περισσότερες εταιρίες δημιουργούσαν κοινοπραξίες ("conferences"), ή συνήπταν ειδικές συμφωνίες με σκοπό να θεσπιστούν κάποια αποδεκτά πρότυπα υπηρεσιών και να προσαρμοστεί η εκάστοτε χωρητικότητα των πλοίων με τη ζήτηση, ώστε να επιτευχθεί αύξηση της απόδοσης του κεφαλαίου επένδυσης των πλοιοκτητών.

Το σύστημα conference είναι μια εμπορική λύση στην ανάγκη για σταθερότητα και μπορεί να οριστεί σαν μια ομάδα από δύο ή περισσότερα μεταφορικά πλοία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές φορτίων σε ένα ή περισσότερα συγκεκριμένα δρομολόγια, με καθορισμένα γεωγραφικά όρια, και τα οποία έχουν συμφωνήσει για το πρόγραμμα που εκτελούν με ενιαίο ή κοινό ναύλο και άλλες συμφωνημένες συνθήκες, με σεβασμό στις διατάξεις των υπηρεσιών γραμμής⁹. Σήμερα στον κόσμο δρουν περίπου 350 conferences και ειδικές συμφωνίες.

Μέχρι τις αρχές τη δεκαετίας του '60 η δομή της ναυσιπλοΐας παρέμενε αμετάβλητη. Αυτή τη περίοδο οι πλοιοκτήτες Βρέθηκαν αντιμέτωποι με διογκούμενο κόστος, περιορισμένη χρησιμοποίηση των πλοίων, και δυσαρέσκεια μετόχων. Τα πλοία δαπανούσαν πολύ χρόνο στα λιμάνια και λίγο στη θάλασσα, η παραγωγικότητα των λιμανιών ήταν πολύ χαμηλή, ο εξοπλισμός για φορτοεκφόρτωση αναποτελεσματικός, και οι μέθοδοι συσκευασίας του γενικού φορτίου δεν διευκόλυναν τις εργασίες.

Μια Γαλλική έρευνα της εποχής έδειξε ότι ο μέσος όρος χειρισμών ενός εμπορεύματος από την πηγή μέχρι τον έσχατο προορισμό του ήταν περισσότερο από 26 φορές. Άλλη έρευνα έδειξε ότι σε μια τυπική γραμμή όπως Ευρώπη-Αυστραλία ένα γενικού φορτίου μοντέρνο πλοίο εποχής, μπορούσε κατά μέσο όρο να κάνει 2.2 κύκλους ταξιδιών το χρόνο, δαπανώντας το 65% του χρόνου του στα διάφορα λιμάνια.

⁹ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ. 53

Όλη αυτή η κατάσταση που αντικατοπτριζόταν στο συνολικό κόστος μεταφοράς των προϊόντων, πίεσε ναυλωτές και παραλήπτες και οδήγησε στην ευρύτερη εισαγωγή καινοτομιών.

Έτσι, κατά την διαδικασία χειρισμών εφαρμόστηκαν καινοτομίες, όπως η χρήση της παλέτας, οι διάφορες τεχνικές δεσίματος των εμπορευμάτων (pre- signing techniques), και, τελικά η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers), που αποτελεί τομή στο όλο σύστημα.

Όσον αφορά την τεχνολογία των σκαφών, σχεδιάστηκαν νέοι τύποι πλοίων, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαφόρων τύπων, τα Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), τα Lo-Lo (Lift-on /Lift-off), τα LASH και τα SEABEE (Lighter Aboard Ship και Sea Barges - τύποι πλοίων μεταφοράς πλωτών φορτηγίδων).

Με τον όρο εμπορευματοκιβώτιο (E/K) γενικά εννοείται ένα μεγάλο μεγέθους επαναχρησιμοποιήσιμο μεταλλικό κιβώτιο, το οποίο χρησιμοποιείται για το πακετάρισμα εμπορευμάτων από την αποθήκη του αποστολέα με τελικό προορισμό την αποθήκη του παραλήπτη¹⁰. Σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής, ανεξάρτητα από τον τρόπο ή το μέσο μεταφοράς το (E K) μεταφέρεται σαν ενιαία μονάδα.

Η διάδοση της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων (E/K) -που είχαν ήδη αναπτυχθεί από την δεκαετία του '50- οδήγησε στην εκρηκτική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Πρόκειται για τεχνικές που επιτρέπουν την διακίνηση φορτίων, (οργανωμένων σε "μονάδες χειρισμού") με πολλά μέσα, κάτι που καθίσταται δυνατόν με την τυποποίηση της συσκευασίας των φορτίων, καθώς και την ανάπτυξη της μεταφορικής υποδομής με τρόπο που επιτρέπει την συνεργασία μεταξύ διαφορετικών μέσων.

Παρότι έχουν αναπτυχθεί τεχνικές και πρότυπα συσκευασίας φορτίων για συνδυασμένη χρήση των μονάδων χειρισμού" από όλους τους συνδυασμούς μεταφορικών μέσων, οι συνδυασμένες μεταφορές με θαλάσσιο σκέλος, αποτελούν, αφενός το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος των φορτίων που διακινούνται με αυτόν τον τρόπο, και, αφετέρου, μια ραγδαία αναπτυσσόμενη αγορά που συνεχώς διευρύνεται¹¹.

Βασικό χαρακτηριστικό της διακίνησης φορτίων με τεχνικές συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί η διακίνηση της μονάδας χειρισμού από "πόρτα- σε- πόρτα" (door- to- door) με απλή μεταφόρτωση και η ενιαία γραφειοκρατική διεκπεραίωση του φορτίου.

Έτσι η παραδοσιακή πλοιοκτητική εταιρεία αποκτάει πλέον νέες αρμοδιότητες, όπως πρακτορείου φορτηγών αυτοκινήτων, διαχειριστή (E/K) και εμπορικού πράκτορα, ελέγχοντας πλήρως το κύκλωμα μετακίνησης του φορτίου από το ναυλωτή μέχρι το παραλήπτη.

¹⁰ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (E/ K) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ.54

¹¹ Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (E/ K) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ.54

Έτσι το συνολικό έργο μιας τέτοιας μεταφοράς και το αντίστοιχο ναύλο επιμερίζεται στις εξής συνιστώσες:

- **Χερσαία μεταφορά** από την αποθήκη του αποστολέα στον τερματικό σταθμό.
- **Λιμενικά τέλη** στο χώρο φόρτωσης.
- **Θαλάσσιο ναύλο.**
- **Λιμενικά τέλη** στο χώρο εκφόρτωσης.
- **Χερσαία μεταφορά** από τον τερματικό σταθμό στην αποθήκη του παραλήπτη.

Με το ξεκίνημα του νέου αυτού αλυσιδωτού συστήματος, αλλάζουν σταδιακά τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Τα πλοία (E/K) διαφέρουν από τα συμβατικά ως προς το μέγεθος και τη γενική κατασκευή. Τα (E/K) στοιβάζονται σε "μοναδιαία πλαίσια" (modules) κάτω από το κατάστρωμα, ενώ περίπου το 30% με 40% από αυτά μεταφέρεται πάνω στο κατάστρωμα και δένεται σφιχτά στις καταπακτές της γέφυρας. Στατιστικά, η αύξηση παραγωγικότητας σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία είναι 10 προς 1.

Η εισαγωγή των νέου τύπου πλοίων μεταφοράς (E/K) δεν σταμάτησε την αναζήτηση νέων τύπων ώστε να επιτευχθεί ακόμα μεγαλύτερη απόδοση των επενδύμενων κεφαλαίων. Τα πλοία Ro-Ro, που χρησιμοποιούν συνήθως τη πρύμνη σαν άνοιγμα πόρτας για την μεταφορά των φορτίων εξελίχθηκαν και αυξήθηκαν αριθμητικά. Αν και η δυνατότητα πολλαπλής χρήσης αυτών των πλοίων θα συντελέσει ώστε να συνεχίσουν να παίζουν σημαντικό ρόλο στη ναυσιπλοΐα γραμμής, δεν φαίνεται να μπορούν να ανταγωνιστούν τα πλοία μεταφοράς (E/K). Έτσι τα πλοία LASH και SEABEE που επιτελούν την σύνδεση των ωκεανών με μεσόγεια συστήματα μέσω ποταμών και διωρύγων, φαίνεται να συγκεντρώνουν τις δραστηριότητές τους στις μετακινήσεις χύδην ή συμβατικά συσκευασμένων φορτίων.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις χρειάζονται μεγάλους ανοιχτούς επιστρωμένους χώρους, ειδικό εξοπλισμό χειρισμού των (E/K), μεγαλύτερα βάθη πυθμένα και θέσεις παραβολής μεγαλύτερου μήκους, ενώ υπερυψωμένες ασφάλινες γερανογέφυρες, αντικατέστησαν τον στρατό των γερανών που χαρακτήριζαν το παραδοσιακό σκηνικό ενός λιμανιού.

Στις οδικές μεταφορές τα μικρά φορτηγά οχήματα αντικαθίστανται με μεγάλα οχήματα, συνήθως αρθρωτά, με ελκυστήρα και συρόμενη πλατφόρμα φόρτωσης, ικανά να δεχθούν (E/K).

Στα σιδηροδρομικά δίκτυα εισάγονται μεγάλου μήκους βαγόνια-πλατφόρμες, ικανά να σηκώσουν 3 ή και 4 (E/K) μήκους 20 ποδιών ή το αντίστοιχο τους. Αυτά τα βαγόνια συνδέονται και μεταφέρουν τα (E/K) σε μεσόγειους τερματικούς σταθμούς ώστε να αποσυμφορείται το λιμάνι.

Σύμφωνα με τον διεθνή οργανισμό προτύπων ISO τα (Ε/Κ) είναι πολλών ειδών (κλειστά κιβώτια διαφόρων διαστάσεων, κιβώτια με ανοιχτή οροφή, με μισό ύψος, βυτία με πλαίσιο, κλπ.) Το 60% περίπου των (Ε/Κ) ανήκει σε εταιρίες δανεισμού (leasing) που προσφέρουν υπηρεσίες με διαπραγματεύσιμους όρους.

Το σύστημα που αναπτύχθηκε για "πλήρη φορτία (Ε/Κ)" (FCL - Full Container Load), προβλέπει την παραλαβή του Ε/Κ από τις εγκαταστάσεις του ναυλωτή, την αποθήκευση του σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους του λιμανιού μετά την εκφόρτωση από το πλοίο και την απευθείας παράδοση στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη (House - to - house ή door - to -door). Για να διευκολυνθεί η μεταφορά φορτίων "μικρότερων από πλήρες φορτίο (Ε/Κ)", (LCL Less than-Container Load), υπάρχουν κέντρα ομαδοποίησης που αναλαμβάνουν την ενοποίηση τέτοιων LCL φορτίων κοινού προορισμού, έτσι ώστε να γεμίζουν ένα (Ε/Κ). Αυτά τα κέντρα είναι γνωστά με τα ονόματα ICDs (Inland Clearance Depots) ή CFS (Container Freight Stations- Σταθμοί Ομαδοποίησης Φορτίων)¹².

Στις νέες αυτές συνθήκες, έχει αναβαθμισθεί ο παραδοσιακός ρόλος του ναυτιλιακού πράκτορα, που ήταν να φροντίζει όλες τις τυπικές διαδικασίες που σχετίζονται με την άφιξη και την ναυτολόγηση του πλοίου, τα συμφέροντα του πλοίου και του πληρώματος όταν αυτό είναι αγκυροβολημένο, και για την ασφάλεια και την αποθήκευση των εξερχόμενων φορτίων μέχρι να τα παραλάβουν.

Οι νέες δραστηριότητες όπως ο έλεγχος των (Ε/Κ), οι αντίστοιχες λογιστικές απαιτήσεις, η πλατύτερη κάλυψη της χερσαίας πρακτόρευσης, οι λειτουργίες ομαδοποίησης ICDs και CFSs, η όλη μηχανοργάνωση και ιδίως η τεκμηρίωση και ο υπολογισμός των ναύλων απαιτούν πλέον υψηλή εξειδίκευση και περισσότερα έξοδα.

Η διεύρυνση των απαιτήσεων και η αύξηση της ταχύτητας διεκπεραίωσης, διευρύνουν τον ρόλο των μηχανογραφικών συστημάτων στη διοίκηση και διαχείριση των εταιριών, που έχουν πλέον ανάγκη από υποστήριξη πληροφοριακών συστημάτων και απαιτούν λογισμικό μεγάλης αξιοπιστίας.

Το μέλλον της ναυσιπλοΐας γραμμής θα επηρεασθεί από πολλούς παράγοντες, που αναφέρονται είτε στο πλαίσιο των διεθνών σχέσεων (όπως π.χ. διακρατικές συμφωνίες, τοπικές ή περιφερειακές κρίσεις, κλπ.), είτε στις εξελίξεις των ανταγωνιστικών μεταφορικών αγορών.

Τέτοιες ανταγωνιστικές αγορές είναι οι αγορές χερσαίων σιδηροδρομικών και αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών. Στις χώρες της ΕΟΚ, π.χ., έχει υπολογιστεί ότι το 60% του ενδοκοινοτικού θαλάσσιου εμπορίου μπορεί δυνητικά να αντιμετωπίσει ανταγωνισμό από χερσαίες μεταφορές.

¹² Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής, «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας», Μάρτιος 1991, σελ. 60

Στην εμπορική οδό που συνδέει την Δυτική Ευρώπη με την Άπω Ανατολή ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος κατέκτησε το 1986 το 7% του εμπορίου με ναύλα που καμία ναυτιλιακή γραμμή δεν θα μπορούσε να προσφέρει, και ήδη ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του μείωσε το χρόνο μεταφοράς από 16 σε 12 ημέρες και δυναμώνει σημαντικά την ανταγωνιστική θέση των Σοβιετικών Σιδηροδρόμων.

Στον αέρα ο ανταγωνισμός προκύπτει από την μεταφορά εμπορευμάτων με τα επιβατικά αεροσκάφη γραμμής, αλλά και ειδικά φορτηγά αεροσκάφη. Η αγορά των αεροπορικών εταιρειών που μεταφέρουν αποκλειστικά εμπορεύματα με φορτηγά αεροσκάφη, συνήθως μεγάλης χωρητικότητας, συνεχώς διευρύνεται, όπως διευρύνεται και η αγορά των εμπορευματικών δραστηριοτήτων των μεταφορέων επιβατών. Η κατασκευή μεγάλων εμπορευματικών σταθμών με υψηλή τεχνολογία διακίνησης και χειρισμού των φορτίων σε πάρα πολλά μεγάλα αεροδρόμια, έχει καταστήσει εξαιρετικά ελκυστική και συμφέρουσα την αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων, ιδιαίτερα των ευπαθών, ιδιαίτερα μεγάλης αξίας ή με υψηλή απαίτηση ταχείας διακίνησης, ειδών.

Στον εμπορικά δρόμο του Βόρειου Ατλαντικού, το 1974 οι αερομεταφορές κατείχαν το 7% του συνολικού όγκου των μεταφερόμενων φορτίων και ο προγραμματισμός για το 1990 διεκδικούσε το 11.5%.

Σημαντικός επίσης παράγοντας είναι και ο "εσωτερικός ανταγωνισμός". Τα τελευταία χρόνια η ναυπηγική βιομηχανία κατασκεύασε σε πολύ σύντομο διάστημα σημαντικό αριθμό πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.

Κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, πολλοί καθιερωμένοι μεταφορείς παραιτήθηκαν από την προσπάθεια, ενώ άλλοι προέβησαν σε δραστική ορθολογικοποίηση των υπηρεσιών τους προκειμένου να περιορίσουν το κόστος, κάτι που τους έδωσε νέα ώθηση. Σε πολλούς εμπορικούς δρόμους, έγινε η επιλογή της αύξησης των εισφορών κοινοπραξίας με στόχο το περιορισμό της χωρητικότητας και την σταθεροποίηση των τιμών. Άλλες επιχειρήσεις μείωσαν δραστικά τον εξοπλισμό και τα γενικά τους έξοδα με τη βοήθεια ανεξάρτητων γραφείων διαχείρισης (αναφέρονται επιχειρήσεις που κατάφεραν μείωση μέχρι και 20%).

Μια άλλη ανταγωνιστική αγορά χώρος που εξελίχτηκε γρήγορα, είναι αυτός των χερσαίων μεταφορών. Στη Β. Αμερική τα βαγόνια διπλού φορτίου, η "μεταφορά μιας στάσης" και η εφαρμογή του "αμφιοριακού κομίστρου" συνέβαλαν στην επίτευξη αποτελεσμάτων "οικονομίας κλίμακας". Σχετική με τα παραπάνω είναι και η μεγάλη ανάπτυξη των "Κέντρων Διανομής Εμπορευμάτων" (FDC - Freight Distribution Centers), ειδικά στη Β. Αμερική και την Ευρώπη.

Άλλος σημαντικός, επίσης, παράγοντας είναι η εισαγωγή των υπολογιστικών συστημάτων, που προσέφερε την αυτοματοποίηση των υπηρεσιών γραφείου, την χωρίς χαρτιά επικοινωνία μεταξύ ναυλωτή και παραλήπτη και την "ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων" (EDI - Electronic

Data Interchange). Η προσαρμογή στις τεχνολογικές εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας του εικοστού αιώνα είναι πλέον απαραίτητος όρος μακροπρόθεσμης επιβίωσης για τις επιχειρήσεις του είδους.

Στον εμπορικό τομέα οι βασικές εξελίξεις είναι η απλοποίηση του υπολογισμού του κομίστρου με τη μορφή προνομιακών τιμολογίων για "πλήρη φορτία (E/K), ("commodity box rates"), η ευρύτερη διάδοση του συστήματος αποκλειστικής τιμολόγησης "από σημείο σε σημείο" και η αυτοματοποιημένη τεκμηρίωση.

Όπως πάντα οι αλλαγές αυτές χρειάζονται χρόνο προκειμένου να καθιερωθούν στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

3.2.1 Αναφορά στην Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος (Μελέτη Δοξιάδη)

Η Μελέτη Δοξιάδη είχε ως αντικείμενο την οργάνωση του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος και φιλοδοξούσε να αποτελέσει τον κατευθυντήριο οδηγό για την μέσο- και μακρο- πρόθεσμη πολιτική λιμενικής ανάπτυξης και την κατανομή των επενδύσεων σε λιμενική υποδομή¹³.

Η βασική υπόθεση της μελέτης ήταν ότι θα έπρεπε να διαγραφούν άξονες προβληματικής για την οργάνωση ενός εθνικού συστήματος σε εθνικό επίπεδο που θα συμπεριλάμβανε όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις κάποιας σημασίας και θα απέτρεπε την συνέχιση της πρακτικής της πραγματοποίησης αποσπασματικών μελετών και έργων, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις αποδεικνύονταν μη αποδοτικά οικονομικά.

Απώτερος στόχος η διευθέτηση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων λιμανιών της χώρας και η υπαγωγή της λειτουργίας και της ανάπτυξης όλων με βάση ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο πλαίσιο κατευθύνσεων.

Τούτο προϋπέθετε την πραγματοποίηση μιας γενικής σχεδιαστικής μελέτης ρυθμιστικού χαρακτήρα, η οποία έπρεπε:

- να διερευνήσει την υφιστάμενη κατάσταση λιμενικής υποδομής
- να διερευνήσει την κατάσταση και τα χαρακτηριστικά της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών
- να διερευνήσει τις τάσεις της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών στην χώρα και την ευρύτερη περιοχή
- να εκπονήσει εναλλακτικά σενάρια οργάνωσης του εθνικού Λιμενικού Συστήματος ώστε να γίνει δυνατή η εξυπηρέτηση

¹³ Γρ. Δοξιάδη, Bertlin and Partners, «Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος», 1985, σελ.10

- των αναμενόμενων ροών με βέλτιστο τρόπο
- να προτείνει σενάρια οργάνωσης του εθνικού λιμενικού συστήματος
 - να σχεδιάσει προκαταρκτικά σχέδια ρυθμιστικού χαρακτήρα (Master Plans) για τα σημαντικότερα λιμάνια που επιλέγονται και προτείνεται να παίξουν βασικό ρόλο στην λειτουργία του Εθνικού λιμενικού συστήματος.

Η μελέτη έχει εγκριθεί και υιοθετηθεί από το αρμόδιο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο έχει την ευθύνη της χάραξης Λιμενικής Πολιτικής για το σύνολο του εθνικού χώρου.

Η μελέτη περιέχει συστηματική καταγραφή του συνόλου του λιμενικού δυναμικού της χώρας. Το δυναμικό αυτό κατετάχθη σε τέσσερις κατηγορίες για τις οποίες διατυπώθηκαν επιμέρους στρατηγικές ανάπτυξης:

A. Λιμάνια Κατηγορίας I (124 συνολικά)

Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται:

- α)** Τα δεκαπέντε λιμάνια διεθνούς σημασίας: ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Αλεξανδρούπολη, ο Βόλος, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα, που προβλέπεται ότι θα κληθούν να σηκώσουν το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου.
- β)** Η Ελευσίνα, το Λαύριο και η Χαλκίδα που προβλέπεται να λειτουργήσουν δορυφορικά προς τον Πειραιά.
- γ)** Το Ηράκλειο, η Καλαμάτα, η Καβάλα και η Μυτιλήνη προτείνονται ως έδρες των Περιφερειακών Λιμενικών Ταμείων Α' τάξεως, όπως και η Σύρος και η Ρόδος, έδρες των αντίστοιχων Λιμενικών Ταμείων Κυκλάδων και Δωδεκανήσου.
- δ)** 30 ακόμα λιμάνια τα οποία παρουσιάζουν κάποια επιβατική ή εμπορική κίνηση, εσωτερική ή διεθνή.

Για όλα τα παραπάνω λιμάνια προτείνεται η βελτίωση των εγκαταστάσεων τους και η επέκτασή τους, άλλοτε πολύ σημαντική (όπως για τον Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, κλπ. άλλοτε περιορισμένης κλίμακας).

Για τα υπόλοιπα 79 λιμάνια της κατηγορίας αυτής στόχος είναι να διατηρηθούν και να βελτιωθούν οι σημερινές λιμενικές δραστηριότητες χωρίς όμως σημαντικές επεκτάσεις.

Ειδικότερα, σχετικά με τον ρόλο των σημαντικότερων λιμανιών, η γενική στρατηγική βασίζεται στις παρακάτω γενικές κατευθύνσεις:

Τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας θεωρούνται ως οι εγκαταστάσεις που θα κληθούν να εξυπηρετήσουν το

διεθνές εμπόριο και τις κυριότερες ανάγκες επιβατικής θαλάσσιας επικοινωνίας με την νησιωτική Ελλάδα και το εξωτερικό.

Εξ αυτών, ο Πειραιάς κατέχει κεντρική θέση στο σύστημα των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών, η Θεσσαλονίκη και ο Βόλος αποτελούν τα κύρια λιμάνια του Υποσυστήματος Βορρά -Νότου, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα τα κύρια λιμάνια του Δυτικού Υποσυστήματος ενώ η Αλεξανδρούπολη εκτιμάται ότι μπορεί να παίξει τον ρόλο θαλάσσιου κόμβου για την διαμετακόμιση φορτίων με χερσαίους προορισμούς στις βόρειες γειτονικές χώρες.

Τα λιμάνια της Ελευσίνας, του Λαυρίου και της Χαλκίδας εμπλέκονται στο λιμενικό σύστημα της Αττικής και προβλέπεται να λειτουργήσουν ως δορυφορικά λιμάνια του Πειραιά.

Το Ηράκλειο, η Καλαμάτα, η Καβάλα και η Μυτιλήνη προτείνονται σαν έδρες Περιφερειακών Λιμενικών Ταμείων, με αναβαθμισμένο ρόλο.

Για όλα τα λιμάνια που αναφέρθηκαν εκπονήθηκαν Γενικά Σχέδια Ανάπτυξης (σε κλίμακα 1:5000), που περιέχουν τις προτάσεις για την ανάπτυξή τους, όπως προέκυψαν μετά την εφαρμογή μοντέλων πρόβλεψης μελλοντικών φόρτων, επιβατικών και εμπορευματικών.

Β. Λιμάνια κατηγορίας II (161 συνολικά)

Τα λιμάνια αυτά δεν παρουσιάζουν καμία επιβατική ή εμπορευματική κίνηση. Πρόκειται για κυρίως αλιευτικά λιμάνια που εξυπηρετούν και τουριστικά σκάφη ή περιστασιακή κίνηση. Οι προτάσεις της Μελέτης για τα λιμάνια αυτά περιορίζονται στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων ιχθυόσκαλας και υποδοχής μικρών σκαφών.

Γ. Λιμάνια Κατηγορίας III (160 συνολικά)

Πρόκειται για υποτυπώδεις ή στοιχειώδεις εγκαταστάσεις πρόσδεσης μικρών σκαφών χωρίς σοβαρά λιμενικά έργα και συνήθως χωρίς έργα εκβάθυνσης του πυθμένα, για τα οποία μόνη πρόταση είναι η συντήρησή τους.

Το λιμάνι της Καλαμάτας εξετάζεται σαν κόμβος του υποσυστήματος των διαμετακομιστικών μεταφορών στα πλαίσια του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος.

Οι προοπτικές που διαγράφονται, συνδέονται με την ανάπτυξη συστήματος λιμανιών διαμετακόμισης στο σύνολο του Εθνικού Χώρου.

Όσον αφορά την στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού Καλαμάτας, η μελέτη συνοψίζει τα παρακάτω βασικά σημεία:

Η εκμετάλλευση των υπάρχουσών εγκαταστάσεων του σημερινού λιμανιού δεν είναι πλήρης. Επισημαίνεται η θετική αντιμετώπιση των τοπικών αρχών στην προοπτική αναζωογόνησής του με στόχο την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, με κύρια πηγή προέλευσης της κίνησης την προσελκυόμενη από τον Πειραιά και

μέρος της διαμετακομιστικής κίνησης της λεκάνης της Ανατολικής Μεσογείου.

Στην ανάλυση φόρτων που έγινε στα πλαίσια της μελέτης για το λιμάνι Καλαμάτας, εξετάστηκε το κόστος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για τις εναλλακτικές διαδρομές:

- ⇒ **Πορτ Σάιντ - Πειραιάς - Μάλτα και**
- ⇒ **Πορτ Σάιντ - Καλαμάτα - Μάλτα**

Παρά το γεγονός ότι η απόσταση μέσω Καλαμάτας είναι κατά 100 περίπου μίλια συντομότερη, οι μελετητές εκτιμούν ότι η χρήση της Καλαμάτας θα είναι οικονομικότερη, μόνο αν ο αριθμός των (Ε/Κ) που φορτοεκφορτώνονται είναι μικρότερος από 40 για πλοία μικρότερα των 1500 TEU) και μικρότερος από 60 για πλοία μεγαλύτερα από 1500 TEU). Δεδομένου όμως ότι είναι εντελώς ασύμφορο για τα πλοία να αποκλίνουν από την κύρια πορεία τους για την φορτοεκφόρτωση τόσο μικρού αριθμού μονάδων, οι μελετητές εκτιμούν σαν μη πιθανή την προτίμηση της Καλαμάτας έναντι του Πειραιά.

Οι προοπτικές ανάδειξης της Καλαμάτας σαν κέντρου φορτοεκφόρτωσης (Ε/Κ) προκύπτουν από την ανάλυση πρακτικά ανύπαρκτες, με βάση τις υποθέσεις στις οποίες βασίστηκαν οι αλγόριθμοι πρόβλεψης των εμπορευματικών ροών.

Περισσότερο θετικές είναι οι εκτιμήσεις της μελέτης σχετικά με το ενδεχόμενο ανάδειξης της Καλαμάτας σαν κόμβου διεθνούς κίνησης μεταφόρτωσης. Η μελέτη εκτιμά ότι για να καλυφθούν οι προβλεπόμενες ανάγκες, αν η Καλαμάτα αναδειχθεί σε κύριο κέντρο μεταφόρτωσης (Ε/Κ), θα έπρεπε να κατασκευασθεί νέα λιμενική εγκατάσταση, η οποία να μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3ης γενιάς, πράγμα που οδηγεί στην ανάγκη δημιουργίας νέας λιμενικής εγκατάστασης στην Δυτική Παραλία.

Η κατασκευή ενός τέτοιου λιμανιού είναι εξαιρετικά δαπανηρή. Οι εκτιμήσεις της μελέτης αναφέρουν συνολικό εκτιμώμενο κόστος 3.286 δις δρχ.

Το κόστος αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο από το εκτιμώμενο για την δημιουργία αντίστοιχων εγκαταστάσεων στο Ηράκλειο (4.120 δις δρχ.) και την Σούδα (4.912 δις δρχ.), παραμένει όμως πολύ υψηλότερο από το εκτιμώμενο κόστος των έργων που θα απαιτούντο στο λιμάνι του Πειραιά για την κάλυψη αντίστοιχων αναγκών (1.366 δις ή 2.4 φορές χαμηλότερο).

Η τελική εκτίμηση της μελέτης σε ότι αφορά την δυνατότητα της Καλαμάτας είναι ότι προς το παρόν η ανάπτυξη τέτοιων εγκαταστάσεων είναι κατά πολύ ακριβότερη από ότι στον Πειραιά.

Πάντως, σε περίπτωση που προωθηθεί η ιδέα ίδρυσης τέτοιου κέντρου στην Ελλάδα εκτός Πειραιά, η Καλαμάτα είναι περισσότερο

ενδεδειγμένη από το Ηράκλειο και την Σούδα. Η Καλαμάτα μπορεί να αναπτυχθεί με μικρότερο συγκριτικά κόστος από τα δύο άλλα πιθανά κέντρα και, πρόσθετα, βρίσκεται στον ηπειρωτική χώρα, γεγονός που εξασφαλίζει χερσαία ροή εξωτερικού εμπορίου με προέλευση - προορισμό την Ελλάδα ή και κίνηση διαμετακόμισης προς/ από την ανατολική λεκάνη της Μεσογείου¹⁴.

Το τελικό συμπέρασμα της μελέτης είναι ότι:

Η Καλαμάτα εξυπηρετεί την γύρω αγροτική ενδοχώρα και μερικές δευτερεύουσες βιομηχανίες που έχουν σχέση με αγροτικά προϊόντα. Φαίνεται πολύ αβέβαιο ότι είναι δυνατόν να προσελκυσθεί στο λιμάνι της Καλαμάτας διεθνής κίνηση μεταφόρτωσης από τον Πειραιά ή την Ανατολική Μεσόγειο. Επομένως, η σημερινή δυναμικότητα των 300.000 τόνων του λιμανιού δεν χρησιμοποιείται πλήρως ακόμα.

Η κατασκευή του νέου λιμανιού, 3 χλμ. προς τα δυτικά, θα είναι εφικτή μόνο αν κατασκευασθεί ο νέος δρόμος Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας, αν εκσυγχρονισθεί ο σιδηρόδρομος, αν δημιουργηθεί μια νέα βιομηχανική ζώνη για μεταλλικά προϊόντα κοντά στην Καλαμάτα και αν υπάρξουν στο μέλλον συγκεκριμένες προτάσεις μεταφορέων που να αφορούν ικανοποιητικές ροές εμπορευμάτων. Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσαν να υπάρξουν σκέψεις για μια ελάχιστη εγχώρια ή διεθνή κίνηση μοναδοποιημένων φορτίων που θα επέτρεπε προσπάθειες για την προσέλκυση και κίνηση μεταφόρτωσης και να απόσβενε ακόμα και μερικά, το νέο τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων."

Η θέση της εναλλακτικής μελλοντικής πιθανής λιμενικής εγκατάστασης στην δυτική Παραλία κρίνεται ικανοποιητική.

Οι τελικές προτάσεις της μελέτης προβλέπουν μόνο μικρή επέκταση των υπάρχουσών εγκαταστάσεων και την δημιουργία μιας μικρής κλίμακας (με τα διεθνή στάνταρντς), εγκατάστασης (E/K), η οποία θα μπορεί να εξυπηρετήσει την προβλεπόμενη για το 2010 εμπορευματική κίνηση.

Παρά την αβεβαιότητα και το ρίσκο που συνοδεύουν πάντα τέτοιες μακροχρόνιες προβλέψεις, είναι γεγονός ότι οι προβλέψεις αυτές αποτελούν την μοναδική βάση για εκτίμηση των πιθανών εξελίξεων της μεταφορικής αγοράς.

Το γεγονός ότι οι βασικές της κατευθύνσεις όσον αφορά το λιμάνι της Καλαμάτας δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο της επέκτασης της διατιθέμενης λιμενικής υποδομής είναι αναμφισβήτητα θετικό όσον αφορά την επιδίωξη της διαμόρφωσης λιμανιού (E/K) στην περιοχή.

¹⁴ Γρ. Δοξιάδη, Bertlin and Partners, «Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος», 1985, σελ.48

Είναι ωστόσο σημαντικό να τονισθεί ότι οι προτάσεις της Μελέτης εντάσσονται σε μια συνολική λογική και πρόταση για τον Εθνικό χώρο και δεν πρέπει να αντιμετωπισθούν μεμονωμένα.

Αυτό σημαίνει ότι οι αποκλίσεις από τις προτάσεις της ή η ανατροπή τους ως προς ένα, έστω, συγκεκριμένο λιμάνι, αναγκαστικά διαφοροποιούν το πακέτο των προβλέψεων για όλο το υποσύστημα στο οποίο το λιμάνι ανήκει, και, είτε οδηγούν σε συνολική αναπροσαρμογή κατευθύνσεων, είτε επιβάλλουν την πολύ προσεκτική συνολική θεώρηση ολοκλήρου του υποσυστήματος.

Άρα, η καταρχήν μη αντίθεση της Μελέτης στην κατεύθυνση της δημιουργίας νέου λιμανιού για (Ε/Κ), δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι η επιδίωξη αυτή εντάσσεται στα πλαίσια της Μελέτης χωρίς να διαταράσσει το συνολικό πλέγμα των προβλέψεων και κατευθύνσεων της για το υποσύστημα του διαμετακομιστικού θαλάσσιου εμπορίου.

Μπορεί λοιπόν να θεωρηθεί ότι, σύμφωνα με την Μελέτη, η δημιουργία κέντρου (Ε/Κ) σημαντικής κλίμακας στην Καλαμάτα, συνδέεται άρρηκτα με τις επιλογές που θα γίνουν για το λιμάνι του Πειραιά. Αν οι, εμφανείς και σήμερα, τάσεις υπερσυγκέντρωσης της εμπορευματικής δραστηριότητας στον Πειραιά συνεχιστούν και ενισχυθούν από τα Προγράμματα Επενδύσεων του Δημοσίου, τα περιθώρια για την Καλαμάτα είναι πραγματικά πολύ περιορισμένα. Αν, αντίθετα, επιλεγεί μια πολιτική αποκέντρωσης των δραστηριοτήτων αυτών, στα πλαίσια της περιφερειακής πολιτικής του κράτους, τότε οι προοπτικές για την Καλαμάτα είναι σαφώς ευνοϊκότερες.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της μελέτης η εξέλιξη των εμπορευματικών ροών στο λιμάνι της Καλαμάτας δίνουν την παρακάτω εικόνα:

Η κίνηση εξωτερικού μέσω του δημοσίου λιμανιού της Καλαμάτας προβλέπεται να είναι κυρίως γενικό φορτίο και κατά δεύτερο λόγο και σειρά σπουδαιότητας λιπάσματα, δημητριακά, ξυλεία και χαρτί.

Μακροπρόθεσμα πάντως, ακολουθούν μια φθίνουσα τάση, πλην των γενικών φορτίων που κατά το 2010 φαίνεται να αποτελεί το 100% της κίνησης και μάλιστα σε (Ε/Κ).

Η κίνηση εσωτερικού προβλέπεται να είναι κύρια γενικό φορτίο, λιπάσματα, δημητριακά, τσιμέντο και μεταλλικά ορυκτά. Η εγχώρια κίνηση των δημητριακών προβλέπεται να εξελιχθεί με ικανοποιητικούς ρυθμούς μέχρι και το 2010 και να εξυπηρετηθεί από ιδιωτικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν στο δημόσιο λιμάνι.

Η διακίνηση του γενικού φορτίου ακολουθεί μια φθίνουσα πορεία και το 2010 παύει να υφίσταται. Διατυπώνεται τέλος η πρόβλεψη ότι μπορεί να εμφανιστεί ζήτηση μεταλλικών προϊόντων, αν προχωρήσει η εγκατάσταση βιομηχανίας στη ΒΙΠΕ Καλαμάτας, με προβλεπόμενη διακίνηση το 2010 250.000 τόνων.

Μόνο το 10% περίπου της κίνησης εσωτερικού, (55.000 ton/έτος), προβλέπεται ότι θα μεταφέρονται με (Ε/Κ) το 2010. Σε περίπτωση όμως, που δημιουργηθεί η μεταλλουργική βιομηχανία, η

συνολική διακίνηση με (Ε/Κ) εκτιμάται ότι μπορεί να φθάσει τους 280.000 ton περίπου το 2010.

Οι κύριες λειτουργίες του λιμανιού σήμερα, εκτελούνται κυρίως στα κρηπιδώματα (1,2,3,4) και εν μέρει στα (5,6,7,8) συνολικού μήκους 1190 μ., με βάθη που κυμαίνονται από -4μ.εως -9μ.

Η διακίνηση φορτίου ανά τρέχον μέτρο αποβάθρας το 1981 ήταν 126.300 ton/έτος/1190 τρ.μ. = 106ton/μ/έτος (τιμή ιδιαίτερα χαμηλή).

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της μελέτης, η διακίνηση θα μπορούσε να φθάσει τους 250 ton/τρ.μ/έτος, αν υπήρχαν:

- α) καλύτερη οργάνωση της βοηθητικής χερσαίας εγκατάστασης
- β) αναβαθμισμένος εξοπλισμός (με αγορά μεγάλου τροχοφόρου γερανού πολλαπλών χρήσεων)

Στο Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμανιού, η Μελέτη Δοξιάδη προτείνει την αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της υπάρχουσας εγκατάστασης και όχι την κατασκευή νέου λιμανιού στην Δυτική Παραλία. Υπενθυμίζεται ότι οι προτάσεις που συμπεριλήφθησαν στα Γενικά Σχέδια Ανάπτυξης των διαφόρων λιμανιών στην μελέτη, βασίζονται στις προβλέψεις φόρτων που προέκυψαν από την ανάλυση ροών, και ότι, έγινε κάθε προσπάθεια ώστε οι προτάσεις αυτές να αποτελούν ρεαλιστικές και πραγματοποιήσιμες, συστηματικά διατεταγμένες επεμβάσεις¹⁵.

Έτσι η προοπτική ίδρυσης κέντρου διαμετακόμισης (Ε/Κ) στην Καλαμάτα, ενώ εξετάστηκε σαν ενδεχόμενο στην ανάλυση, στο τεύχος των προτάσεων δεν συμπεριλαμβάνεται στις προτάσεις, αφού θεωρείται ότι πρόκειται για ένα ενδεχόμενο που δεν συγκεντρώνει σημαντικές δυνατότητες υλοποίησης ή πιθανότητες ή επιτυχίας.

Το Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης, συγκρινόμενο με την διάθεση ή τις επιθυμίες για ίδρυση σταθμού (Ε/Κ), αποτελεί ένα μάλλον συντηρητικό και επιφυλακτικό πρόγραμμα.

Συγκρινόμενο όμως με την σημερινή κατάσταση του λιμανιού και τις πραγματικές εξελίξεις αγοράς, οι οποίες ήταν απογοητευτικές για το λιμάνι, αποτελεί μια πολύ σημαντική αναβάθμιση της εγκατάστασης, με χωρητικότητα ικανή να εξυπηρετήσει με άνεση τις, προβλεπόμενες στην μελέτη, ροές κάθε είδους φορτίων και (Ε/Κ).

¹⁵ Γρ. Δοξιάδη, Bertlin and Partners, «Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος», 1985, σελ.61

3.2.2 Αναφορά στην "Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας" του Δήμου Καλαμάτας

Η μελέτη είχε βασικό στόχο τη διερεύνηση της οικονομικής σκοπιμότητας για τη δημιουργία ενός σύγχρονου νέου λιμανιού στη Καλαμάτα που θα έπαιζε το ρόλο διαμετακομιστικού κέντρου εμπορευματοκιβωτίων¹⁶.

Οι βασικές διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα της μελέτης αυτής είναι τα παρακάτω:

- Ο ρόλος του λιμανιού της Καλαμάτας στο λιμενικό σύστημα της χώρας είναι καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Η γεωγραφική του θέση και η περιορισμένη λιμενική του ενδοχώρα έχουν σαν αποτέλεσμα τη ασήμαντη συμμετοχή του στη διακίνηση του συνολικού εμπορευματικού έργου της χώρας¹⁷.
- Το γεγονός ότι η Καλαμάτα διατηρεί σταθερά μια από τις πρώτες θέσεις μεταξύ των λιμανιών της Πελοποννήσου, δεν δίνει ιδιαίτερες ελπίδες για μελλοντική εκτροπή σημαντικών ροών από τα λιμάνια αυτά, μια και η συνολική εμπορευματική κίνηση των λιμανιών της Πελοποννήσου είναι χαμηλή, αλλά και η διάρθρωση της δεν επιτρέπει σημαντικές εκτροπές.
Χαρακτηριστικά τη πενταετία 77-81 διακινήθηκαν σύμφωνα με την ΕΣΥΕ περίπου 1.210 χιλιάδες τόνοι εμπορευμάτων από τη Καλαμάτα, 12.607 χιλιάδες τόνοι από όλα τα λιμάνια της Πελοποννήσου και 400.712 χιλιάδες τόνοι από όλα τα λιμάνια της Ελλάδας, ενώ το 50% περίπου της εμπορευματικής κίνησης της Πελοποννήσου αφορά προϊόντα τσιμέντου που διακινούνται από το λιμάνι του Ρίου.
- Η εκτροπή φορτίων από άλλα λιμάνια έχει να αντιμετωπίσει πρόσθετο κόστος χερσαίας μεταφοράς, αν και η αποπεράτωση της νέας εθνικής οδού Καλαμάτας - Κορίνθου - Αθήνας δίνει ένα προφανές προβάδισμα στην Καλαμάτα έναντι άλλων λιμανιών που φιλοδοξούν να εξελιχθούν σε κέντρα μεταφόρτωσης (Ε/Κ) στο χώρο της Μεσογείου, όπως είναι π.χ. τα λιμάνια της Κρήτης.
- Η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού της Καλαμάτας αφορά κυρίως εσωτερικές μεταφορές και μόνο ένα 30-35% είναι μεταφορές εξωτερικού. Στις εσωτερικές μεταφορές τα φορτωθέντα εμπορεύματα είναι ασήμαντα, ενώ τα εκφορτωθέντα αποτελούνται κυρίως από λιπάσματα σιτηρά και

¹⁶ Κ. Χριστόπουλος, Α. Σταθόπουλος, Κ. Λιναριτάκης, «Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας», 1984, σελ. 14

¹⁷ Κ. Χριστόπουλος, Α. Σταθόπουλος, Κ. Λιναριτάκης, «Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας», 1984, σελ. 15

καύσιμα. Τα εξαγόμενα εμπορεύματα είναι κυρίως γεωργικά προϊόντα και αλεύρι με προορισμό κυρίως την Αγγλία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Αίγυπτο, τη Λιβύη και χώρες της Μ. Ανατολής. Τα εισαγόμενα εμπορεύματα είναι λιπάσματα, ξυλεία και γεωργικά προϊόντα με προέλευση Ευρωπαϊκές χώρες (ανατολικές και δυτικές).

- Ενδεικτικό είναι ότι μεγάλο μέρος των εξαγωγών της Μεσσηνίας, τουλάχιστο 1.000 πλήρη (Ε/Κ) των 20 και 40 ποδών, σύμφωνα με στοιχεία του ΕΒΕ Καλαμάτας, εξυπηρετείται από τον Πειραιά.

Η διαμόρφωση του εξαιρετικά πολύπλοκου πλέγματος της μεταφορικής διαδικασίας, πολλές φορές γίνεται "τυχαία", λόγω του ότι η πληροφόρηση συχνά είναι ελλιπής, ο ανταγωνισμός έντονος, και τα συμφέροντα πολύμορφα. Για τους λόγους αυτούς στη συνέχεια γίνεται μια σκιαγράφηση και μόνο των προϋποθέσεων και των γενικών συνθηκών και τα συμπεράσματα δεν πρέπει να εκληφθούν ως πλήρη.

Μελλοντική αύξηση της κίνησης μπορεί να προέλθει μόνο με συνδυασμό δύο παραγόντων:

- εκτροπή κινήσεων εξωτερικού από άλλα λιμάνια της χώρας προς το λιμάνι της Καλαμάτας με σκοπό την εξυπηρέτηση πόλεων της Πελοποννήσου ή και της υπόλοιπης Ελλάδας
- συγκέντρωση δραστηριότητας μεταφόρτωσης

Οι προσπάθειες για εκτροπή μιας ναυτιλιακής γραμμής που θα εξυπηρετεί την απευθείας σύνδεση με 3 ή 4 λιμάνια του εξωτερικού, είναι δύσκολο να καρποφορήσουν χωρίς να συνδυαστούν με την προοπτική συγκέντρωσης δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης φορτίων που θα προορίζονται για λιμάνια εκτός του δικτύου της γραμμής.

Τα κριτήρια με τα οποία ο μεταφορέας θα προτιμήσει ένα λιμάνι δεν έχουν μόνο άμεσο οικονομικό χαρακτήρα. Για παράδειγμα, το γεγονός ότι ο Πειραιάς συνδέεται κατευθείαν με πολύ μεγαλύτερο αριθμό λιμανιών, μπορεί να βαρύνει στη απόφαση του περισσότερο από κάποιο άμεσο οικονομικό όφελος.

Καμιά ναυτιλιακή εταιρία δεν εμπιστεύεται τη διαδικασία μεταφόρτωσης αν δεν είναι δοκιμασμένη η σωστή οργάνωση και αποτελεσματική λειτουργία του λιμανιού. Διατυπώνεται δηλαδή η άποψη ότι η ζήτηση που εμφανίζεται σε ένα λιμάνι εξαρτάται άμεσα από την προσφερόμενη εξυπηρέτηση, και άρα η πιθανότητα προσέλκυσης φορτίων που θα εκτραπούν από άλλη γραμμή, αυξάνεται όσο μεγαλύτερη κίνηση εμφανίζει το λιμάνι.

Περαιτέρω ανάλυση και μελέτη χρειάζεται η διαμόρφωση πολιτικής του λιμανιού προς την κατεύθυνση της δημιουργίας κέντρου μεταφόρτωσης, με παράλληλη ανάπτυξη συστήματος σύνδεσης από/προς τα λιμάνια που βρίσκονται εκτός του πλέγματος των απευθείας συνδέσεων.

Οι δρομολογήσεις των πλοίων γραμμής γίνονται κατά βάση με έναν από τους δύο παρακάτω τρόπους:

- με απευθείας συνδέσεις μιας σειράς λιμανιών που εκτελούνται από το ίδιο πλοίο,
- με συνδυασμό μεταφόρτωσης/ διανομής που γίνεται με αλλαγή πλοίου

Το μέγεθος και το είδος των πλοίων που επιτελούν τις παραπάνω συνδέσεις ποικίλει. Ανάλογα με τα πλοία που θα εξυπηρετεί μια λιμενική εγκατάσταση πρέπει να υπολογιστούν και τα ακόλουθα μεγέθη:

- τα βάθη εκσκαφής
- το μήκος θέσης παραβολής
- ο αριθμός των θέσεων παραβολής
- ο αριθμός των γερανών προκυμαίας ανά θέση παραβολής, και
- ο αριθμός των μηχανημάτων διακίνησης (Ε/Κ) ανά θέση παραβολής

Το μέγεθος των χώρων εναπόθεσης εξαρτάται από τη δομή δρομολόγησης των ναυτιλιακών γραμμών.

Πολύ σημαντικός παράγοντας για τη διαμόρφωση της παραγωγικότητας πλοίων και λιμανιών είναι ο συνολικός αριθμός χειρισμών (Ε/Κ) στη μονάδα του χρόνου που είναι συνάρτηση των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού, και της οργάνωσης του λιμανιού.

Η διερεύνηση και σύνθεση αυτών των παραγόντων μπορεί να οδηγήσει στο προσδιορισμό του συνολικού κόστους μεταφοράς εκφρασμένου σαν κόστος ανά (Ε/Κ), το οποίο πρέπει να συγκριθεί με τα αντίστοιχα μεγέθη των ανταγωνιστικών λιμανιών.

Οι θαλάσσιες διαδρομές ("ρότες") που φαίνεται να παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον σαν πιθανές πηγές προσέλκυσης κίνησης (Ε/Κ) στο λιμάνι της Καλαμάτας, σύμφωνα με την μελέτη και προσφέρονται για περαιτέρω ανάλυση, είναι:

- 1^ο Διαδρομή Ιαπωνίας/ Άπω Ανατολής-Βόρειας Ευρώπης
- 2^ο Διαδρομή Ιαπωνίας/ Άπω Ανατολής-Μεσογείου
- 3^ο Διαδρομή Βόρειας Αμερικής-Ανατολικής Μεσογείου/Αδριατικής
- 4^ο Διαδρομή Βόρειας Ευρώπης-Ανατολικής Ευρώπης

Στα επόμενα παρουσιάζεται συνοπτικά η ανάλυση για τα χαρακτηριστικά κάθε γραμμής.

➤ **Διαδρομή Ιαπωνίας/Άπω Ανατολής-Βόρειας Ευρώπης**

Είναι η μεγαλύτερης χωρητικότητας γραμμή στο κόσμο. Όμως, μόνο το 35% των δρομολογίων περιλαμβάνουν και λιμάνια της Μεσογείου, ενώ η συμμετοχή του Πειραιά είναι ασήμαντη.

➤ **Διαδρομή Ιαπωνίας/Άπω Ανατολής-Μεσογείου**

Σημαντικά μικρότερης εμπορευματικής κίνησης και χωρητικότητας από την προηγούμενη. Οι εταιρείες που την εξυπηρετούν είναι λιγότερες από τις μισές της γραμμής Ιαπωνίας -Βόρειας Ευρώπης και κάποιες από αυτές περιλαμβάνουν τον Πειραιά στα δρομολόγια τους.

➤ **Διαδρομή/Αυστραλίας/Ασίας-Β.Δ. Ευρώπης/Μεσογείου.**

Ισοδύναμης χωρητικότητας με τη προηγούμενη γραμμή. Χαρακτηρίζεται από πλοία μεγάλου μεγέθους, και περιελάμβανε 10 εταιρίες από τις οποίες 4 περνούσαν από τον Πειραιά.

➤ **Διαδρομή Β. Αμερικής-Μεσογείου/Μ. Ανατολής.**

Γραμμή με μεγάλη χωρητικότητα και αριθμό εταιριών. Χαρακτηρίζεται από κατά 38% συμμετοχή πλοίων Ro-Ro. Η συμμετοχή του Πειραιά είναι ασήμαντη.

Η διερεύνηση των πιθανών εκτροπών συγκέντρωσης (Ε/Κ) προς το λιμάνι της Καλαμάτας, έγινε με τη βοήθεια ενός μοντέλου κόστους, στο οποίο περιελήφθησαν:

- το κόστος θαλάσσιας διαδρομής το κόστος ελλιμενισμού
- το κόστος χειρισμού (Ε/Κ)
- το κόστος ενοικίασης (Ε/Κ)

Η διερεύνηση επεκτάθηκε και σε διαφορετικά σενάρια θαλάσσιων διαδρομών και περιέλαβε:

- το μήκος κάθε διαδρομής
- τον αριθμό των λιμανιών που εξυπηρετεί κάθε μια
- το είδος της σύνδεσης, δηλ σύνδεση κύριας γραμμής, απευθείας σύνδεση ή σύνδεση μεταφόρτωσης/ τροφοδοσίας
- το μέγεθος του πλοίου

Κάθε μια από τις γραμμές που επιλέχθηκαν εξυπηρετείται από πολλές ναυτιλιακές εταιρείες, που λειτουργούν σε παγκόσμια κλίμακα, με ένα δίκτυο εξαιρετικά πολύπλοκο. Ετσι κρίνεται πρακτικά ανέφικτη η επέκταση της διερεύνησης σε κάθε μια εταιρεία. Αντί για αυτό επελέγη

μέση κατάσταση, μια "τυπική εταιρεία"¹⁸. Για το λόγο αυτό τα συμπεράσματα αποτελούν περισσότερο στοιχεία προϋδεασμού και βάσης για διερεύνηση, παρά στοιχεία επιχειρησιακής μελέτης.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής, συνδυάστηκαν με την κίνηση του λιμανιού κατά τον χρόνο εκπόνησης της μελέτης, προκειμένου να εκτιμηθούν:

- α) η μείωση του κόστους από πιθανή εκτροπή προς Καλαμάτα
- β) ο εκτρεπόμενος όγκος εμπορευματικής κίνησης προς το λιμάνι Καλαμάτας.

Η επιλογή των διαδρομών, βασίστηκε στη γενική εμπειρική αρχή ότι πιο πιθανές γραμμές από τις οποίες θα μπορούσε να προκύψει ζήτηση για μεταφόρτωση, είναι οι γραμμές μεγάλων αποστάσεων που εξυπηρετούν σύνθετα δρομολόγια. Αντίθετα στις γραμμές μικρών αποστάσεων συνήθως εμφανίζεται πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, και άρα οι πιθανότητες για την εμφάνιση ζήτησης μεταφόρτωσης είναι μικρές.

Σε μελέτη για το σχεδιασμό του λιμενικού συστήματος της Ελλάδας, που εκπονήθηκε από την εταιρεία ITALCONSULT, για λογαριασμό του Υπ. Συντονισμού το 1981, διαπιστώνεται ότι το μόνο Ελληνικό λιμάνι εκτός του Πειραιά που θα μπορούσε να προσελκύσει κίνηση μεταφόρτωσης (Ε/Κ) είναι η Καλαμάτα, αφού συνεπάγεται σχετική μείωση της διαδρομής κατά 35 μίλια¹⁹.

Η μελέτη του Δήμου, με την σειρά της, διαβλέπει για την Καλαμάτα κάποιες προοπτικές για μεταφόρτωση κίνησης εξωτερικού, με την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλιζόνταν οι απαραίτητες ναυτιλιακές συνδέσεις.

- Θεωρεί σαν βασικότερη πηγή προσέλκυσης φορτίων τις τέσσερις ναυτιλιακές γραμμές που έχουν ήδη επιλεγεί. Δεύτερη από άποψη σπουδαιότητας πηγή θεωρούνται τα άλλα ελληνικά λιμάνια.
- Θεωρεί ότι το υπάρχον λιμάνι είναι σε καλή κατάσταση και η υπάρχουσα χωρητικότητά του είναι επαρκής για την εξυπηρέτηση των συμβατικών φορτίων της επόμενης 25ετίας, μια και η φτωχή Μεσσηνιακή ενδοχώρα δεν συνηγορεί υπέρ της δημιουργίας μεγάλων ρών τέτοιων φορτίων.
- Εκτιμάται ότι το 60% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται με (Ε/Κ) και ότι σε λίγα χρόνια το ποσοστό αυτό θα φτάσει το 80%.

¹⁸ Κ. Χριστόπουλος, Α. Σταθόπουλος, Κ. Λιναριτάκης, «Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας», 1984, σελ. 30

¹⁹ Κ. Χριστόπουλος, Α. Σταθόπουλος, Κ. Λιναριτάκης, «Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας», 1984, σελ. 31

Στην Ελλάδα θα μπορούσαν να διακινηθούν θαλασσίως με (Ε/Κ) περίπου 2,5-3 εκατ. τον. εμπορεύματα δηλ. 280.000 με 300.000 πλήρη (Ε/Κ) από τα οποία 50.000 περίπου αφορούν φορτία της Πελοποννήσου. Το σύνολο σχεδόν των (Ε/Κ) διακινείται από τον Πειραιά φθάνοντας το επίπεδο των 190.000 TEU περίπου το 1983. Από αυτά μόλις το 10-20% υπολογίζεται ότι είναι ροή transit.

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 διακινείται θαλάσσια με (Ε/Κ) το 48% των εξαγωγών και στο 41% των εισαγωγών της χώρας που θα μπορούσαν να διακινηθούν με το τρόπο αυτό. Στις εσωτερικές ακτοποικικές μεταφορές η κίνηση είναι μηδαμινή ενώ στις αναπτυγμένες χώρες καλύπτει περίπου το 50-60%.

- Από την αναμενόμενη αύξηση της διακίνησης προϊόντων μέσω (Ε/Κ) στον Ελλαδικό χώρο και την μοναδιαιοποίηση των χύδην φορτίων, μπορεί να προκύψει κάποια ροή στο λιμάνι, που το 1982 διακινούσε 196.000 τόνους περίπου. Τα πιθανά έργα που μπορούν να αυξήσουν την εμπορευματική ροή στο λιμάνι της Καλαμάτας είναι η δημιουργία σιλό δημητριακών που υπολογίζεται ότι θα διακινούσαν 200.000 τόνους περίπου το χρόνο και η δημιουργία της βιομηχανικής ζώνης της Καλαμάτας, που υπολογίζεται στην μελέτη ότι θα δημιουργήσει ανάγκες διακίνησης 200-250.000 περίπου τόνων πρώτων υλών και τελικών προϊόντων το χρόνο.

Οι προτάσεις της μελέτης διέπονται από την λογική αφενός μεν να υπάρξει εξαρχής μια υποδομή που θα κάνει το λιμάνι ελκυστικό για προσέλκυση (Ε/Κ), και, αφετέρου, να αποφευχθεί ο υπερασχεδιασμός και η αντιοικονομική δέσμευση κεφαλαίων. Βάση της γενικής διάταξης του λιμανιού που περιλαμβάνεται στην πρόταση της μελέτης, αποτέλεσε το εγκεκριμένο σχέδιο του νέου λιμανιού Καλαμάτας της προκαταρκτικής μελέτης Παπαπάνου.

Με την υπόθεση ότι η ποσοστιαία αναλογία (Ε/Κ) 40 ποδών θα είναι τουλάχιστον 25% του συνόλου, η μέση ωριαία απόδοση μιας γερανογέφυρας είναι 15 Ε/Κ, και ότι σημαντικό μέρος της κίνησης θα γίνεται με πλοία Ro-Ro, προτείνεται να κατασκευαστούν εξαρχής δύο θέσεις παραβολής πλοίων, να διαμορφωθεί επιφάνεια με πρόβλεψη κίνησης 70.000 TEU, και να αγοραστεί μόνο μια γερανογέφυρα. Το σύστημα διακίνησης (Ε/Κ) στο χώρο της τερματικής εγκατάστασης προτείνεται να είναι μικτό με βασικό τύπο οχήματος το όχημα στοιβασίας (Ε/Κ) και παράλληλη χρήση ελκυστήρων-συρόμενων πλατφόρμων και περονοφόρου οχήματος 25 τόνων.

Έτσι προτείνεται μώλος μήκους 600μ., κρηπίδωμα μήκους 450μ., κυματοθραύστης μήκους 700μ. και βάθος λιμενολεκάνης -13μ. Χρειάζονται 3 οχήματα στοιβασίας για κάθε γερανογέφυρα, ένα εφεδρικό και ένα για χειρισμό διερχομένων Ε/Κ. Ελκυστήρες, πλατφόρμες και το περονοφόρο όχημα θα χρησιμοποιούνται και για εργασίες στο χώρο του λιμανιού.

3.2.3 Αναφορά στην Μελέτη για το νέο λιμάνι της Καλαμάτας στην Δυτική Παραλία (Μελέτη Παπαπάνου).

Η μελέτη αυτή είναι αποκλειστικά τεχνικού χαρακτήρα και δεν περιέχει ειδική ανάλυση προβλέψεων, ούτε θεμελιώνει τις γενικές θέσεις και εκτιμήσεις που διατυπώνονται.

Αναφέρεται μόνο ότι το λιμάνι της Καλαμάτας προσφέρεται, λόγω πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης (νοτιότερο λιμάνι της ηπειρωτικής Ελλάδας και κοντά στη γραμμή διέλευσης των πλοίων που κινούνται στη Μεσόγειο από το Γιβραλτάρ ή τον Εύξεινο Πόντο), για τη δημιουργία συνθηκών και προϋποθέσεων, ώστε να καταστεί σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος με τη δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης (transit). Αυτή θα εξυπηρετεί το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και θα δίνει δυνατότητες ίδρυσης βιοτεχνιών - βιομηχανιών μεταποίησης εισαγόμενων εμπορευμάτων.

Το υπάρχον λιμάνι δεν προσφέρεται για την εξυπηρέτηση των μεγάλου εκτοπίσματος φορτηγών σκαφών ή των πλοίων (Ε/Κ). Έτσι, κρίθηκε σαν λύση, η κατασκευή νέου λιμανιού στα Δυτικά και σε απόσταση 3,8 περίπου χιλιόμετρα από το υπάρχον λιμάνι.

Η θέση του νέου λιμανιού επιλέχθηκε για τους παρακάτω λόγους:

- α)** είναι αδιαμόρφωτη και σχετικά αδέσμευτη
- β)** στην εγγύς ενδοχώρα προβλέπεται η βιομηχανική ζώνη
- γ)** υπάρχει το αεροδρόμιο
- δ)** δεν έχουν αναπτυχθεί τουριστικές εγκαταστάσεις
- ε)** λόγω του ομαλού της κλίσης και των όχι μεγάλων βαθών πυθμένα είναι εύκολη και οικονομική η απόκτηση μεγάλων χερσαίων επιφανειών με επιχώσεις.
- στ)** υπάρχει δυνατότητα επέκτασης του λιμανιού πάνω από 2,5 χιλιόμετρα κατά μήκος και ανατολικά - όπως προβλέπεται στη β' και γ' φάση των έργων ή ακόμα και δυτικά, αν χρειαστεί, της θέσης του νέου λιμανιού²⁰.

Συγκρίνοντας τις παραπάνω τρεις (3) μελέτες διαπιστώνουμε ότι η Μελέτη Δοξιάδη προσδιορίζει για το λιμάνι ένα δευτερεύοντα ρόλο στο εθνικό λιμενικό σύστημα. Στο Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξης που περιέχει, δεν προτείνεται νέο λιμάνι αλλά η επέκταση και βελτίωση των εγκαταστάσεων του υπάρχοντος. Αυτό αντανακλά τον μεγάλο σκεπτικισμό των συντακτών της, ως προς την δυνατότητα της Καλαμάτας να εξελιχθεί σε κέντρο διακίνησης (Ε/Κ), παρότι αναγνωρίζεται πως σε περίπτωση που τεθεί ζήτημα εναλλακτικού προς

²⁰ Ι. Παπαπάνος, «Μελέτη Νέου Λιμανιού Καλαμάτας», 1989, σελ. 18

τον Πειραιά κέντρου, η Καλαμάτα πλεονεκτεί σχετικά έναντι του Ηρακλείου και της Σούδας, που θεωρήθηκαν ως άμεσοι ανταγωνιστές.

Η Μελέτη του Δήμου, όμως, που είχε συγκεκριμένο στόχο την διερεύνηση σκοπιμότητας για κέντρο (Ε/Κ), διαβλέπει κάποιες δυνατότητες για την προσέλκυση φορτίων που διακινούνται από την Ιαπωνία προς την Ευρώπη από άλλα λιμάνια. Υπάρχει μάλιστα η εκτίμηση ότι θα μπορούσε να προσελκυσθεί αξιόλογη κίνηση (τριπλάσια αυτής που προβλέπεται χωρίς αυτήν την υπόθεση), αν γινόταν δυνατή η σύναψη συμφωνίας με ενδιαφερόμενα (Ιαπωνικά) συμφέροντα. Οι προοπτικές όμως για την μετατροπή του σε κέντρο διακίνησης (Ε/Κ) που εξυπηρετεί την εσωτερική αγορά εκτιμώνται ως ελάχιστες.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί, εν τούτοις, ότι οι υποθέσεις της Μελέτης για την πιθανή εξέλιξη της αγοράς των (Ε/Κ) αν υπάρξουν συμφωνίες, είτε με χώρες είτε με εταιρείες, φαίνονται μεν ενθαρρυντικές, πρέπει όμως να επαληθευθούν.

Τέλος, όσον αφορά τις προβλέψεις πάνω στις οποίες βασίστηκε η Μελέτη Παπαπάνου, αν αντανakλώνται σωστά στην κλίμακα της σχεδιαζόμενης στην μελέτη νέας εγκατάστασης, φαίνονται υπερβολικά αισιόδοξες. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει τίποτα που να δικαιολογεί μια επένδυση τέτοιας κλίμακας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Ανάνκες σε έργα για το διάστημα 2007-2013

Το λιμάνι της Καλαμάτας είναι το μοναδικό στη νότια Πελοπόννησο που λόγω της γεωγραφικής του θέσης (επίκαιρο σημείο, ασφαλές αγκυροβόλιο, παρεχόμενες υπηρεσίες κ.λ.π.) και της υλικοτεχνικής υποδομής είναι σε θέση να προσφέρει, με όρους ανταγωνιστικούς μεγάλο εύρος υπηρεσιών στη Ναυτιλία και για αυτό θα πρέπει να γίνουν όλες οι απαραίτητες προσπάθειες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για την προσέλκυση πλοίων και φορτίων σε αυτό.

Το Λιμενικό Ταμείο για την αναβάθμιση του λιμένα της Καλαμάτας έχει προτείνει, κατά σειρά προτεραιότητας, τα παρακάτω λιμενικά έργα.

Πίνακας 1: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 1.

"Ολοκλήρωση υπήνεμου μώλου". Ολοκληρώνεται η κατασκευή του υπήνεμου μώλου μέχρι το πράσινο φανό.	
Σύντομη περιγραφή του έργου Η κατασκευή του έργου αυτού θα δημιουργήσει κρηπίδωμα 210μ. συν 190 = 400μ. αυξάνοντας τις θέσεις των επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών.	
Φυσικές μονάδες έργου Κυματοθραύστης 400μ. μήκους και πλάτους 10μ. με κυμαινόμενο βάθος από 3 έως 7μ.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο Προστασία του λιμένα καθώς ο κυματοθραύστης περικλείει τον προλιμένα. Επίσης θα υπάρξει αποσυμφόρηση του κυρίως λιμένα από τα επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη που ελλιμενίζονται σε κρηπίδωματα 10μ.	
Προβλήματα που θα επιλύσει τα οποία δεν καλύπτονται σήμερα Αποσυμφόρηση του κυρίως λιμένα.	
Κατηγορίες ωφελούμενων από το έργο Επαγγελματίες αλιείς, Ναυτικοί πράκτορες και Λιμενεργάτες.	
Ποια τα οφέλη/επιπτώσεις, τόσο από την υλοποίηση, όσο και από την λειτουργία του έργου Προστασία της ακτής καθώς επίσης και το ότι δεν θα επιφέρει καμία μεταβολή στο περιβάλλον.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	2.300

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 2.

"Κατασκευή νέου κρηπιδώματος γενικού φορτίου".	
Σύντομη περιγραφή του έργου Το νέο κρηπίδωμα γενικού φορτίου διαμορφώνεται στο εσωτερικό του προσήνεμου μώλου με μήκος 205μ., πλάτος 30μ. και βάθος θαλάσσης προ αυτού -9,,5μ. Έτσι διατηρείται ανέπαφος ο κύκλος ελιγμών διαμέτρου 400μ.	
Φυσικές μονάδες έργου Το νέο κρηπίδωμα θα δημιουργήσει νέα προκυμαία εναπόθεσης φορτίων επιφάνειας 7.500τμ. και ο κρηπιδότοιχος θα έχει βύθισμα -9,5μ.	
Υποέργα με τα οποία θα ολοκληρωθεί το έργο Έργα υποδομής, ύδρευσης, φωτισμός.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο Επειδή τα μεγάλα βάθη των κρηπιδωμάτων είναι έμπροσθεν καταστημάτων και εκ των πραγμάτων δεν είναι δυνατή η διακίνηση φορτίων από τις προκυμαίες και τα κρηπιδώματα, η δημιουργία του νέου κρηπιδώματος θα επιτρέψει την προσέγγιση μεγάλων πλοίων.	
Προβλήματα που θα επιλύσει τα οποία δεν καλύπτονται σήμερα Προσέγγιση μεγάλου βυθίσματος πλοίων προς εναπόθεση φορτίου τα οποία σήμερα δεν εξυπηρετούνται.	
Κατηγορίες ωφελούμενων από το έργο Ναυτικοί πράκτορες, εκτελωνιστές, Λιμενεργάτες και Τοπική κοινωνία.	
Ποια τα οφέλη/επιπτώσεις, τόσο από την υλοποίηση, όσο και από την λειτουργία του έργου Το εισόδημα για κάποιες κατηγορίες εργαζομένων θα ανέβει καθώς θα υπάρξει και μεγαλύτερη απασχόληση.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	4.000

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 3.

"Κτίριο επιβατών λιμένα Καλαμάτας".	
Ολοκληρώνεται η κατασκευή του υπήνεμου μώλου μέχρι το πράσινο φανό.	
Σύντομη περιγραφή του έργου	
Έχει συνταχθεί μελέτη κατασκευής κτιρίου επιβατών λιμένα Καλαμάτας από τον ΕΟΤ, η οποία θα εξυπηρετεί την ακτοποικική σύνδεση Καλαμάτας-Κρήτης.	
Φυσικές μονάδες έργου	
Κτίριο στην επέκταση της οδού Φαρών εντός χερσαίας ζώνης.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο	
Ο εμπορικός λιμένας Καλαμάτας θα καταστεί λειτουργικότερος και θα είναι δυνατή η εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων εν όψει μάλιστα και της κατάληξης του Δυτικού άξονα (Ιόνια οδός).	
Προβλήματα που θα επιλύσει τα οποία δεν καλύπτονται σήμερα	
Εξυπηρέτηση επιβατών από καιρικές συνθήκες.	
Κατηγορίες ωφελομένων από το έργο	
Επιβάτες.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	0,6

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 4: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 4.

"Κατασκευή υπόστεγου στη Δυτική Προκυμαία".	
Σύντομη περιγραφή του έργου	
Υπόστεγο 2.000τμ. για την αποθήκευση εμπορευμάτων.	
Φυσικές μονάδες έργου	
Υπόστεγο 2.000τμ. για αποθηκευτικό χώρο.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο	
Με την κατασκευή του υπόστεγου αυτού το λιμάνι της Καλαμάτας θα είναι πιο λειτουργικό καθώς επίσης θα υπάρχει προσέλκυση περισσότερων φορτίων.	
Ποια τα οφέλη/επιπτώσεις, τόσο από την υλοποίηση, όσο και από την λειτουργία του έργου	
Θα υπάρχει μεγαλύτερη εξυπηρέτηση του λιμανιού καθώς και καλύτερη και ασφαλέστερη διακίνηση φορτίων.	
Συνδέεται λειτουργικά το προτεινόμενο Έργο με υφιστάμενες υποδομές;	
Συνδέεται με την όλη δομή του λιμανιού της Καλαμάτας.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	0,6

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 5: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 5.

"Ανακατασκευή της Δυτικής προκυμαίας του λιμένα Καλαμάτας με έργα υποδομής".	
Σύντομη περιγραφή του έργου Η Ανακατασκευή της Δυτικής προκυμαίας θα συντελέσει στην διευκόλυνση διακίνησης φορτίων-εμπορευμάτων και μηχανημάτων επειδή λόγω των καθιζήσεων και της παλαιότητας δυσχεραίνεται η διακίνηση φορτίων και οχημάτων.	
Φυσικές μονάδες έργου Διαμόρφωση χώρου 12.000 τμ.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο Το λιμάνι της Καλαμάτας θα γίνει πιο λειτουργικό.	
Προβλήματα που θα επιλύσει τα οποία δεν καλύπτονται σήμερα Η εκτέλεση του έργου θα διευκολύνει την διακίνηση των φορτίων γιατί σήμερα η προκυμαία είναι δύσχρηστη.	
Ποια τα οφέλη/επιπτώσεις, τόσο από την υλοποίηση, όσο και από την λειτουργία του έργου Η ομαλή διακίνηση των φορτίων.	
Κατηγορίες ωφελομένων από το έργο Οι εργαζόμενοι και τα μηχανήματα που απασχολούνται.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	0,6

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 6: Προτεινόμενο Λιμενικό έργο Νο 6.

"Προμήθεια ενός τηλεσκοπικού ελαστικοφόρου γερανού πολλαπλών χρήσεων και ενός κλάρκ τύπου σαύρας".	
Σύντομη περιγραφή του έργου Ο νέος γερανός θα κινείται σε όλο το λιμάνι και θα διευκολύνει τις φορτοεκφορτώσεις. Ο υπάρχων γερανός είναι αδύνατος να κινηθεί σε άλλο μέρος της προκυμαίας από εκεί που βρίσκεται.	
Αναπτυξιακοί λόγοι που επιβάλλουν το προτεινόμενο έργο Θα διευκολυνθεί ο λιμένας για την διακίνηση των φορτίων και θα υπάρξει επιπλέον προσέλκυση φορτίων.	
Κατηγορίες ωφελομένων από το έργο Με την προσέλκυση φορτίων θα ενισχυθεί η τοπική κοινωνία.	
Συνολικός προϋπ/σμός του έργου (σε εκατ. Ευρώ)	0,6

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

4.2 Συμπεράσματα

Η ιδέα της ανάπτυξης μιας μεγάλης κλίμακας μεταφορτωτικής δραστηριότητας στην Καλαμάτα, είναι κάτι που θα είχε αναμφισβήτητα θετικά αποτελέσματα, όπως και πλευρές που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις και απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα θα ήταν η ανάδειξη της πόλης σαν κόμβου μεταφορών, η τοποθέτησή της δηλαδή στον διεθνή θαλάσσιο μεταφορικό χάρτη καθώς επίσης και τα άμεσα οικονομικά οφέλη με την μορφή εισροών στην τοπική οικονομία, η διεύρυνση των δυνατοτήτων διεκδίκησης πόρων για την συμπλήρωση της υποδομής των προσβάσεων και των χερσαίων μεταφορικών δικτύων, η διεύρυνση των δυνατοτήτων εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της υποδομής των επικοινωνιών και η ενίσχυση της ανάπτυξης ειδικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την μεταφορτωτική δραστηριότητα.

Υπάρχουν όμως και σημεία που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και διερεύνηση όπως το ζήτημα των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων. Γενικά τέτοιου είδους εγκαταστάσεις δεν έχουν ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, χρειάζεται όμως συνεχής παρακολούθηση και αυστηρή πολιτική ελέγχου για να ελαχιστοποιηθούν οι περιβαλλοντολογικές οχλήσεις.

Μοναδικό κριτήριο για την ανάπτυξη αυτής της δραστηριότητας στην Καλαμάτα και για την προοπτική ενός νέου λιμανιού, είναι και πρέπει να είναι, η βιωσιμότητά του. Η βιωσιμότητα αυτή δεν είναι προς το παρόν εξασφαλισμένη, και μπορεί να αποδειχθεί αδύνατη. Ωστόσο, στα σχέδια ανάπτυξης ενός νέου λιμανιού, η μη ένταξη του παλιού λιμανιού είναι μεθολογικά λαθεμένη. Η διερεύνηση θα πρέπει να συμπεριλάβει και το παλιό λιμάνι. Αν η βιωσιμότητα νέου λιμανιού αποδειχθεί αδύνατη, το παλιό λιμάνι πρέπει να ζήσει και να αναπτυχθεί.

Σε κάθε περίπτωση, δεν πρέπει να εγκαταλείπεται το υπάρχον λιμάνι. Ακόμα και για να προσελκυσθούν πιθανοί ενδιαφερόμενοι χρήστες σε ένα νέο λιμάνι, ή για να εξετάσουν την πιθανότητα να χρησιμοποιήσουν κάποια νέα εγκατάσταση, βοηθά σημαντικά το να υπάρχει ήδη μια υποδομή που μπορεί να εξυπηρετήσει δοκιμαστικά έστω, περιορισμένες ανάγκες.

Ένα λιμάνι (Ε/Κ) μπορεί να είναι βιώσιμο αν εξασφαλίζει σημαντική διακίνηση. Για μια νέα εγκατάσταση, η βιωσιμότητα κρίνεται από την κίνηση που καταφέρει να προσελκύσει και από τον τρόπο διασφάλισης των αναγκαίων πόρων.

Αν κατασκευασθεί από πόρους των προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, οι απαιτήσεις ανταποδοτικότητας θα είναι προφανώς χαμηλότερες (όπως σε όλα τα έργα βασικής υποδομής), οπότε και η πιθανότητα βιωσιμότητας ενισχύεται, εντείνεται όμως ο

ανταγωνισμός διασφάλισης πόρων με άλλα ενδιαφερόμενα ελληνικά λιμάνια.

Αν προωθηθούν περισσότερο ευέλικτα χρηματοδοτικά σχήματα, (δανεισμός, συμμετοχή στο κόστος ενδιαφερόμενων χρηστών με την μορφή αυτοχρηματοδότησης του έργου, κλπ.), τότε, αφενός η εξασφάλιση βιωσιμότητας συνεπάγεται την ανάγκη προσέλκυσης μεγαλύτερης κίνησης, αφετέρου υπεισέρχεται ο παράγοντας του σημαντικού οικονομικού και πολιτικού ρίσκου για τον φορέα διαχείρισης του προγράμματος.

Όσον αφορά την ιδέα του εμπορευματικού κέντρου στην Καλαμάτα συμπεραίνεται ότι δύο (2) βασικές προϋποθέσεις θα μπορούσαν να την κάνουν ελκυστική ή πραγματικότητα.

Η πρώτη είναι ότι θα υιοθετείτο ως πολιτική επιλογή, κυβερνητικού επιπέδου, η ανάπτυξη ενός κέντρου μεταφόρτωσης (Ε/Κ) στην Ελλάδα και η επιδίωξη αποσυμφόρησης του λιμανιού του Πειραιά. Σε μια τέτοια περίπτωση η Καλαμάτα θα μπορούσε να διεκδικήσει με αξιώσεις αυτόν το ρόλο. Τούτο σημαίνει ότι η Καλαμάτα θα μπορούσε να λειτουργήσει μόνο συμπληρωματικά ως προς τον Πειραιά.

Η ιδέα της δημιουργίας κέντρου μεταφόρτωσης (Ε/Κ) θα ενισχυόταν σημαντικότερα αν υπήρχε συγκεκριμένο εκφρασμένο ενδιαφέρον από τρίτο μέρος - χρήστη (όπως συμφωνία με εταιρείες).

Αναγκαία προϋπόθεση, αποτελεί και η αναβάθμιση της χερσαίας μεταφορικής υποδομής προς την Αθήνα. Το πρόβλημα αυτό είναι σε πορεία επίλυσης με την προώθηση του νέου αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου-Καλαμάτας, δεν υπάρχει όμως καμία πρόβλεψη (ίσως ούτε καν προοπτική) για αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου.

ΒΙΒΛΙΟΤΡΑΦΙΑ

- ✓ **Χάρτης και Ένθετο Πληροφοριών - «Λιμάνι Καλαμάτας».**
- ✓ **Μελετητική ΑΕ - «Διερεύνηση προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Καλαμάτας και απαραίτητες ενέργειες».**
- ✓ **Ν. Μηλιώνης, Π. Πετρόπουλος, Χ. Τριανταφύλλου, Α. Κουζής - «Έκθεση Εργασίας για την δημιουργία Σταθμού (Ε/Κ) στο Λιμάνι Καλαμάτας».**
- ✓ **Γρ. Δοξιάδη, Bertlin and Partners - «Μελέτη Σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος».**
- ✓ **Κ. Χριστόπουλος, Α. Σταθόπουλος, Κ. Λιναριτάκης- «Λειτουργική και Οικονομική Μελέτη του Λιμανιού Καλαμάτας».**
- ✓ **Ι. Παπαπάνος - «Μελέτη Νέου Λιμανιού Καλαμάτας».**