

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΘΕΜΑ: ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΜΑΜΕΛΗΣ ΚΩΣΤΑΣ



ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	599α
----------------------	------



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Όπως φαίνεται και από τον τίτλο, αυτή η εργασία έχει σαν σκοπό να δώσει μια όσο το δυνατόν καλύτερη εικόνα του δικτύου μετακίνησης των γεωργικών προϊόντων που εξάγει η Κρήτη.

Η εργασία βασίστηκε σε στοιχεία, τα οποία συλλέχθηκαν από τις Διευθύνσεις Γεωργίας των νομών Ηρακλείου, Χανίων, Ρεθύμνου και Λασιθίου, από Συνεταιριστικές Ενώσεις των παραπάνω νομών, από ιδιώτες που έχουν σχέση με το αντικείμενο, από την Ελαιουργική και τέλος από τον Οργανισμό Προώθησης Εξαγωγών.

Τα στοιχεία αυτά αφορούν τον τύπο του προϊόντος, το μέσο μεταφοράς τους, τον τόπο παραγωγής και προορισμού τους καθώς και άλλες χρήσιμες πληροφορίες για τον τρόπο μεταφοράς τους. Με τη βοήθεια αυτών των στοιχείων βγαίνουν κάποια συμπεράσματα, για την πορεία των εξαγωγών στη δεκαετία '80-'90, στην οποία αναφέρονται και διατυπώνονται ορισμένες προτάσεις πάνω σ' αυτά.

Η πτυχιακή αυτή εργασία έγινε για το τμήμα Έργων Υποδομής του Τ.Ε.Ι. Πάτρας από τον σπουδαστή Μαμέλη Κώστα με υπεύθυνο καθηγητή τον κ. Ν. Μηλιώνη, πάνω στο μάθημα Συστήματα Μεταφορών II.

Ηράκλειο Οκτώβριος 1990

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το δίκτυο μετακίνησης και μεταφοράς γεωργικών εξαγωγικών προϊόντων από την Κρήτη, είναι τμήμα από ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο αποτελείται από: τα οχήματα, τα δίκτυα μεταφοράς και τις τερματικές εγκαταστάσεις.

Οι μεταφορές εξαγωγικών γεωργικών προϊόντων αποτελούν ένα αναπόσπαστο τμήμα της όλης οικονομικής δραστηριότητας του νησιού και γενικότερα της χώρας. Οι μεταφορές αυτές γίνονται με όλα τα μέσα, αλλά κυρίως με τα πλοία, τα φορτηγά αυτοκίνητα και το σιδηρόδρομο.

Οι αεροπορικές μεταφορές παραμένουν ακόμα πολύ περιορισμένες και σε εξειδικευμένα φορτία, συνήθως εκείνα που συνδυάζουν μεγάλη αξία σε μικρό όγκο και βάρος.

Στην Κρήτη ξεχωριστή θέση έχουν οι μεταφορές με φορτηγά (δηλαδή οι οδικές) και αυτό, γιατί ο σιδηρόδρομος ουδέποτε αναπτύχθηκε σε βαθμό που να αποτελέσει μια ουσιαστική εναλλακτική λύση μεταφοράς, όσο βέβαια τη διαδρομή μετά την άφιξη των προϊόντων στην Αθήνα.

Η απόφαση για την επιλογή του τρόπου μεταφοράς επηρεάζεται από τους παρακάτω παράγοντες: χαρακτηριστικά του μεταφερόμενου προϊόντος - μήκος διαδρομής, κόστος μεταφοράς, εξυπηρέτηση και αξιοπιστία που προσφέρει το μέσο μεταφοράς.

Τα χαρακτηριστικά του προϊόντος που επηρεάζουν την επιλο-

γή του τρόπου μεταφοράς, μπορούν να ομαδοποιηθούν στα παρακάτω βάρους - όγκος, αξία μεταφερόμενου προϊόντος, φύση του προϊόντος δυνατότητα υποκατάστασής τους στην αγορά. Το τελευταίο χαρακτηρι- ριστικό καθορίζει τις απαιτήσεις για την ταχύτητα μεταφοράς.

Το μήκος διαδρομής επηρεάζει σημαντικά την επιλογή του μέσου. Για μικρού μήκους διαδρομές κρίσιμος παράγοντας στη διαμόρφωση του κόστους είναι το κόστος φορτοεκφόρτωσης. Η μεταφορά οδικά έχει ο πλεονέκτημα της παράδοσης του προϊόντος από πόρτα σε πόρτα και έτσι μπορεί να ελαχιστοποιήσει τους χρόνους διαδρομής, το κόστος φορτοεκφόρτωσης, καθώς επίσης και τον κίνδυνο φθοράς των προϊόντων. Ξαν συνέπεια οι οδικές μεταφορές είναι αυτές που χρησιμοποιούνται περισσότερο για μικρές σχετικές διαδρομές.

Καθώς το μήκος διαδρομής αυξάνει, αυξάνει και το κόστος της οδικής μεταφοράς δυσανάλογα όμως ως προς το κόστος άλλων μέσων, σιδηροδρομικά, εναέρια, θαλάσσια. Έτσι ανάλογα με τη σχέση βάρους/όγκο του μεταφερόμενου προϊόντος και την απόσταση μεταφο- ράς επιλέγεται και το κατάλληλο μέσο.

Το κόστος μεταφοράς ποικίλλει από μέσο σε μέσο και όσο αυξάνει το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου αλλάζει και η θέση προτί- μησης του μέσου μεταφοράς. Γενικά όσο αυξάνει το φορτίο έχουμε την ακόλουθη σειρά προτίμησης: αεροπορικά, οδικά, σιδηροδρομι- κά, θαλάσσια.

Η εξυπηρέτηση που προσφέρει το συγκεκριμένο μέσο μεταφο- ράς αφορά τον συνολικό χρόνο παράδοσης του προϊόντος στον παρα-

λήπτη. Η αξιοπιστία αφορά την απόκλιση του μεταφορέα από το σχεδιαζόμενο χρόνο διαδρομής σε μια σειρά από παραδόσεις.

Όλα τα προηγούμενα δείχνουν το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει το σύστημα μεταφοράς στη διάθεση του προϊόντος στον κατάλληλο τόπο και χρόνο και επίσης στη διαμόρφωση της τελικής του τιμής, στοιχεία καθοριστικά για την ανταγωνιστικότητά του στη συγκεκριμένη αγορά.

Έτσι λοιπόν βλέπουμε τη μειονεκτική θέση στην οποία βρίσκεται η Κρήτη, η οποία βρίσκεται μακριά από συγκοινωνιακούς άξονες ή κόμβους, ώστε να διευκολύνεται η μεταφορά των γεωργικών προϊόντων.

Σε σχέση με τις διεθνείς μεταφορές της Κρήτης, η ανταγωνιστικότητά των προϊόντων στο βαθμό που επηρεάζεται από τις μεταφορές, παρουσιάζει σχετικά μειονεκτήματα σε σχέση με ομοειδή προϊόντα χωρών της ΕΟΚ, που απευθύνονται στην κεντρική Ευρώπη λόγω της μεγάλης απόστασης και των υστιαίτερων δυσκολιών μεταφοράς. Αντίθετα όσον αφορά τις αγορές της Μ. Ανατολής, η ανταγωνιστικότητά τους φαίνεται ενισχυμένη έναντι των Ευρωπαϊκών χωρών λόγω της μικρότερης σχετικά απόστασης.

Για τη βελτίωση των μεταφορών και τη μείωση του κόστους διανομής των προϊόντων, μπορεί να ληφθούν μέτρα στα παρακάτω επίπεδα.

Σε διεθνές επίπεδο όπου είναι δυνατόν να γίνουν μεγάλα έργα συγκοινωνιακής υποδομής με διεθνή συνεργασία. Επίσης στο ίδιο επίπεδο ελάττωση των διαδικασιών που ισχύουν για τη μετα-

φορά με στόχο τη διευκόλυνση της ροής των προϊόντων.

Τα προηγούμενα μέτρα επίσης τόσο σε εθνικό όσο και σε Κρητικό επίπεδο όπου βέβαια σχεδιάζονται, έτσι ώστε να ικανοποιούν τις ειδικές ανάγκες της χώρα και της Κρήτης.

Σε επίπεδο μεταφορικών εταιρειών όπου με μεγαλύτερη οργάνωση και προγραμματισμό μπορούν να εξετάσουν τρόπους ώστε να μειώσουν το λειτουργικό τους κόστος και να προσφέρουν καλύτερη εξυπηρέτηση.

Τα στοιχεία που αφορούν το είδος των εξαγωγικών προϊόντων, την ποσότητα για κάθε έτος, από το '80 έως το '89, τις χώρες που προορίζονται καθώς και το μέσο διακίνησης τους σ' αυτές, αντλήθηκαν από τις Διευθύνσεις Γεωργίας του κάθε νόμου ξεχωριστά. Αυτό έγινε, γιατί δεν υπάρχουν συγκεντρωτικά στοιχεία για όλη την Κρήτη.

Επίσης σε πολλά σημεία τα στοιχεία είναι ελλιπή, όπως στην περίπτωση του ελαιολάδου, όπου δεν υπάρχουν καθόλου στατιστικά στοιχεία.

Αλλα στοιχεία συλλέχθηκαν από Γεωργικούς Συνεταιρισμούς, εταιρείες μεταφορών, ιδιώτες και από τον Οργανισμό Προώθησης Εξαγωγών.

Γενικά τα στοιχεία για τις εμπορευματικές μεταφορές είναι δυσύρετα ή και ανύπαρκτα. Οι βασικές πηγές είναι τυχόν πρόσφατες στο χώρο αυτό και ό,τι στοιχεία συλλέγει η Στατιστική Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, είναι αναλυτικά μόνο για τις διεθ-

φορά με στόχο τη διευκόλυνση της ροής των προϊόντων.

Τα προηγούμενα μέτρα επίσης τόσο σε εθνικό όσο και σε Κρητικό επίπεδο όπου βέβαια σχεδιάζονται, έτσι ώστε να ικανοποιούν τις ειδικές ανάγκες της χώρα και της Κρήτης.

Σε επίπεδο μεταφορικών εταιρειών όπου με μεγαλύτερη οργάνωση και προγραμματισμό μπορούν να εξετάσουν τρόπους ώστε να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστος και να προσφέρουν καλύτερη εξυπηρέτηση.

Τα στοιχεία που αφορούν το είδος των εξαγωγικών προϊόντων, την ποσότητα για κάθε έτος, από το '80 έως το '89, τις χώρες που προορίζονται καθώς και το μέσο διακίνησής τους σ' αυτές, αντλήθηκαν από τις Διευθύνσεις Γεωργίας του κάθε νόμου ξεχωριστά. Αυτό έγινε, γιατί δεν υπάρχουν συγκεντρωτικά στοιχεία για όλη την Κρήτη.

Επίσης σε πολλά σημεία τα στοιχεία είναι ελλιπή, όπως στην περίπτωση του ελαιολάδου, όπου δεν υπάρχουν καθόλου στατιστικά στοιχεία.

Αλλα στοιχεία συλλέχθηκαν από Γεωργικούς Συνεταιρισμούς, εταιρείες μεταφορών, ιδιότες και από τον Οργανισμό Προώθησης Εξαγωγών.

Γενικά τα στοιχεία για τις εμπορευματικές μεταφορές είναι δυσύρета ή και ανύπαρκτα. Οι βασικές πηγές είναι τυχόν πρόσφατες στο χώρο αυτό και ό,τι στοιχεία συλλέγει η Στατιστική Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, είναι αναλυτικά μόνο για τις διεθ-

νείς μεταφορές και αφορούν όλη τη χώρα, χωρίς να υπάρχουν στοιχεία μόνο για την Κρήτη.

Η οποιαδήποτε θεώρηση του θέματος της εργασίας αυτής, προϋποθέτει γνώση και ανάλυση των βασικών μεγεθών που εκφράζουν τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, τα βασικά χαρακτηριστικά του και την πορεία του διαχρονικά.

Ετσι λοιπόν θα προσπαθήσουμε μια συνολική κατά το δυνατόν θεώρηση, έστω με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, πριν προχωρήσουμε σε εξαγωγή συμπερασμάτων και προτάσεων.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τα στατιστικά στοιχεία που ακολουθούν, δείχνουν την εξαγωγική πορεία του νησιού, από το 1980 έως το 1989. Δυστυχώς όμως τα στοιχεία δεν υπάρχουν συγκεντρωμένα για όλη την Κρήτη και έτσι παρουσιάζεται ξεχωριστά κάθε νομός.

Παρατηρούμε ότι ο νομός Ηρακλείου παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό σε τόννους εξαγωγίμων γεωργικών προϊόντων (πιν. 1) σε σχέση με τους άλλους νομούς. Αυτό οφείλεται στο ότι ο ν. Ηρακλείου έχει και τη μεγαλύτερη γεωργική παραγωγή του νησιού, λόγω κυρίως των μεγάλων εκτάσεων στις οποίες καλλιεργούνται αμπέλια. (πιν. 1)

Οι πίνακες που ακολουθούν, για κάθε νομό, περιέχουν τις χώρες προορισμού του κάθε προϊόντος, τους τόννους για κάθε έτος και το μέσο μεταφοράς τους. Το μέσο μεταφοράς για το οποίο δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία από επίσημες πηγές.

Επίσης υπάρχει και ένα διάγραμμα που παρουσιάζει την πορεία των εξαγωγών σε τόννους σε σχέση με τα χρόνια από το '80-'90 (πιν.2)

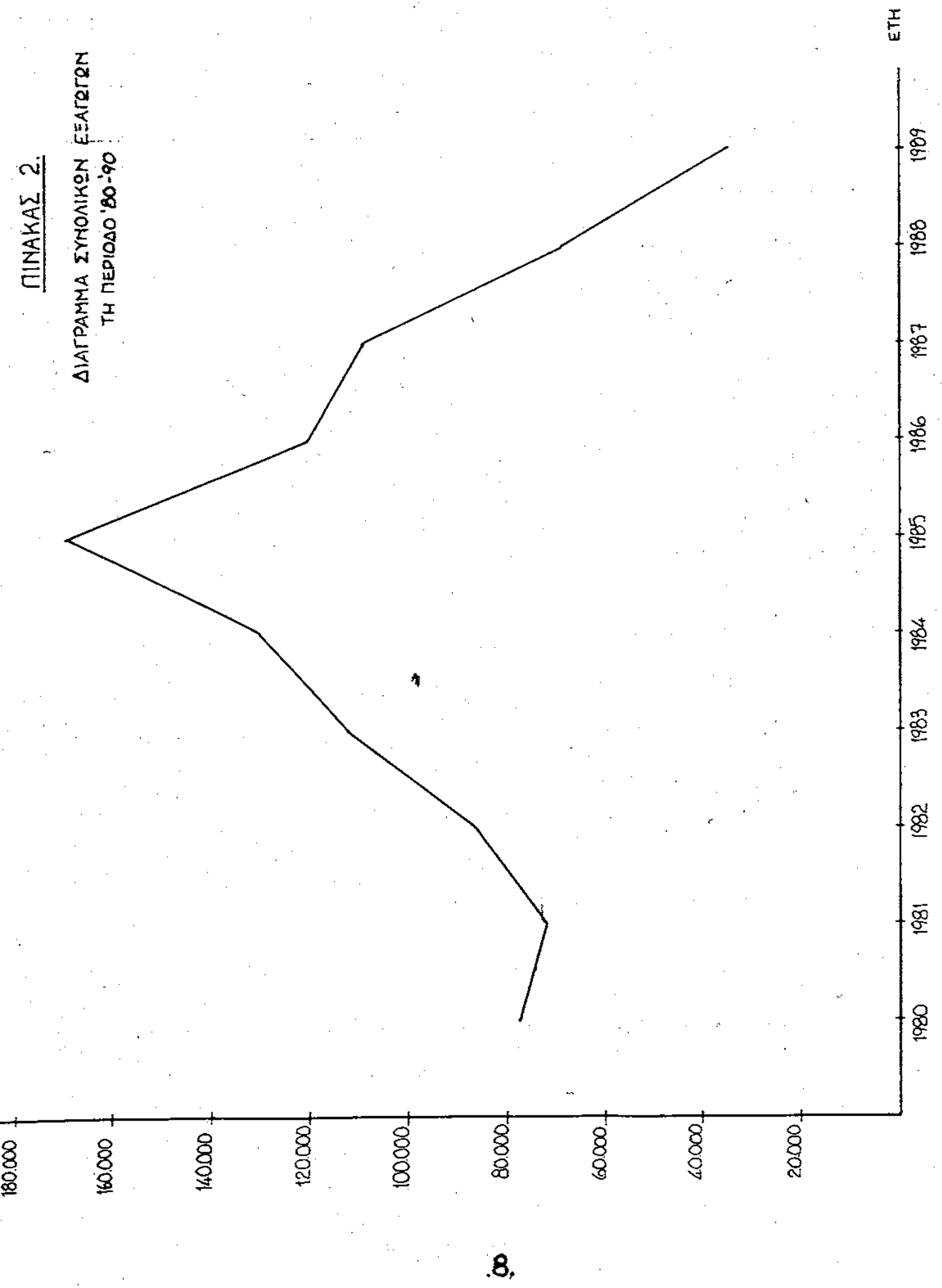
Η έλλειψη των πλήρη στοιχείων που αναφέραμε παραπάνω δεν επιτρέπει την παρουσίαση στο ίδιο διάγραμμα της συμμετοχής του κάθε μεταφορικού μέσου στη διακίνηση των γεωργικών προϊόντων.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι. ΠΟΣΟΣΤΑ Κ' ΤΩΝΝΟΙ ΕΞΑΓΟΓΙΜΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΝΟΜΟ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ '80-'90.

ΕΤΗ :	1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989	
	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%	ΤΟΥ.	%
Ηρακλείου.	70.000	90,3	67.836	94,2	59.605	68,6	86.346	77,0	107.791	82,7	142.378	84,1	87.548	72,7	79.413	72,7	46.221	66,8	21.715	60,8
Χανίων.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.500	0,9	11.670	9,6	7.680	7,0	2.000	2,9	8.630	24,2
Ρεθύμνης.	7.497	9,7	4.189	5,8	8.221	9,5	6.409	5,7	2.856	2,2	4.802	2,8	2.769	2,3	3.762	3,5	3.054	4,4	5.398	15,0
Λασηθίου.	—	—	—	—	19.018	21,9	19.514	17,3	19.678	15,1	20.626	12,2	18.478	15,4	18.323	16,8	17.911	25,9	—	—
ΣΥΝΟΛΟ :	77.497		72.025		86.844		112.269		130.325		169.306		120.465		109.178		69.186		35.742	

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ
ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ '80-'90



ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Τα γεωργικά προϊόντα που εισάγει ο ν. Ηρακλείου αυτή τη στιγμή είναι:

ΠΡΟΙΟΝΤΑ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
- Σουλτανίνα (σταφίδα)	35.000 τόν. *
- Ροζακί	14.601 "
- Σουλτανίνα νωπή	6.357 "
- Αγγούρι	23.680 "
- Χαρούπια	2.271 "
- Αρωματικά φυτά	61 "
- Γαρύφαλλα	6.896.000 τεμ.
- Τριαντάφυλλα	177.850 "
- Ελαιόλαδο	

* Από την ποσότητα αυτή 26.926 τόν. σταφίδας εξήχθησαν απ' ευθείας από το Ηράκλειο.

Τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται στην περίοδο 1986-87. Το σύνολο των εξαγωγών των αγροτικών προϊόντων ανήλθε στους 82.000 τόννους και η αξία τους εκτιμάται σε 14 δις δρχ.

Η έλλειψη στοιχείων, στους πίνακες που ακολουθούν, για τα μέσα μεταφοράς με τα οποία διακινούνται τα διάφορα προϊόντα στις χώρες προορισμού τους, οφείλεται στο ότι δεν υπάρχουν συγκεντρωτικά στοιχεία για ένα έτος που να δείχνουν τους τόννους του προϊόντος, το μέσο μεταφοράς και τη χώρα προορισμού του.

Ετσι, γενικά μπορούμε να πούμε ότι η μεταφορά των γεωργικών προϊόντων του ν. Ηρακλείου μεταφέρονται κυρίως άδικα, με φορτηγά αυτοκίνητα.

Τα φορτηγά αυτοκίνητα μπορεί να δέχονται containers φορτώνονται κατ' ευθείαν στα πλοία. Σε μικρότερο ποσοστό γίνονται μεταφορές αεροπορικά, κυρίως λόγω του μεγάλου κόστους.

Ειδικά για το ελαιόλαδο, για το οποίο δεν υπάρχουν πουθενά επίσημα στοιχεία το 90% μεταφέρεται χύμα από δεξαμενόπλοια.

ΠΡΟΪΟΝ: ΣΤΑΦΙΔΑ (1)		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία		6.812	1951	1713,5	4375,5	5971,5	8062	10486	6289	148	
Α. -"-		9.915,5	1737,5	5.523,5	2114,5	950	1377				
Γαλλία		2.687	1228,5	1226	3830	4850,5	4509	5335,5	3181,5		319
Ιταλία		2.473	566	460	1207	855,5	1374	2530	1858		535
Τσεχοσλοβακία		6.620,5	5.377,5	3.024,5	157						
Πολωνία		7.124	9.023,5	380	334,5	11	2006	5	5		
Ολλανδία		320,5	404,5	510	2588	2672,5	3707,5	4427	1499		157
Αργεντινή		89,5		75			1490,5	1179			
Ελβετία		37,5	140,5	609,5	1326,5	665			1023,5	43,2	130
Βουλγαρία		373	264			36					
Βέλγιο		146,5	19,5	59,5	485	707,5	529	393	153,5		
Αγγλία		2.507	4416	7.259	12.439,5	15.457	18.322	17.993,5	12.556	1074	2.139
Γιουγκοσλαβία		909	1151,5	153		2680	885,5	835	252	2,4	
Νορβηγία		8,5	11		100,5	20					
Καμερούν		1									
Ισπανία		182	176	261,5	545,5	574	538	168			
Ουγγαρία		2.271	1299,5		661,5	3497,5	463				
Τυνησία		35	6	10		5					

ΠΡΟΪΟΝ: ΣΤΑΦΙΔΑ (2)		(τόνοι)		ΕΤΗ							
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Ιερδνήλ.		615,5	457,5	96	558,5	159	225,5				
Ρουμανία.		700			430						
Αίγυπτος.		59	220	62	1335		20	20			
Ιρλανδία.		19,5	267,5	572	613	1294	517,5	653	39		
Σαουδ. Αραβία.		1,5	2,5								
Φιλανδία.			66,5	30	18						
Μάλτα.			33	22,5	73,5	72,5	59	49	38,5		
Πορτογαλία.			12,5								
Αυστρία.			99	587,5	1022	745,5	1056	5	10,5		
Αλγερία.			1380	1725	1500	1650					
Ουρουγκάν.			15	4,5	7,5						
Ρωσία.				2016	4900	3955		1900			
Δανία.					52	77	153,5	141	20,5		
Σουηδία.						1,5		5			
Αφρική.				4					0,5		
Ιαπωνία.				3							
Σουδάν.				36							
Ιράκ.				250							

ΠΡΟΪΟΝ: ΣΤΑΦΙΔΑ (3) (τόννοι).		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ.				17							
Καναδάς.				470	531.5	875	175				
Ην. Αραβ. Εμιράτα.					0.5	1					
Ιβλανδία.					6	4.5					
Δυτ. Ινδίες.						9.5					
Κένυα.						4					
Αυστραλία.						860	39				
Ζαίρ							2				
ΣΥΝΟΛΟ		43908.5	30324	27160.5	40605.8	47911	45353.5	46.125	26926.5	1289.2	3280

ΠΡΟΪΟΝ : ΣΟΥΛΤΑΝΙΝΑ ΝΩΠΗ (τόννοι).		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΩΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΩ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία.		1357	1505	894	1400	2451	3072	3072	4069	6814	
Αγγλία.		448	982	627	1289	449	2215	3055	2243	3683	
Δανία.										43	
Αυστρία.					144	20	309		42	21	
Ολλανδία.		452	500	399	1041	1834	5			135	
Βέλγιο.								24			
ΣΥΝΟΛΟ :		2257	2987	1920	3874	4753	5736	6151	6354	10696	

ΠΡΟΪΟΝ: ΡΟΖΑΚΙ (τόνοι)		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία.		7107	10616	7426	11241	16560	14335	8942	9553	4869	
Αγγλία.		1628	2572	1930	2352	1921	2573	848	1910	947	
Ελβετία.				20							
Σουηδία.				210			819	602	902	163	
Δανία.		82	371	146	185	103		84		733	
Αυστρία.					21	21	42			43	
Φιλανδία.		521	470	536	438					80	
Γαλλία.			494	145	325						
Βραζιλία.			100								
Βέλγιο.		450	21				416	202			
Νορβηγία.			147	42							
Καναδάς						44	14	5		2	
Ολλανδία.		6810	6925	4655	9675	5095	4312	1784	2235	1269	
ΣΥΝΟΛΟ :		16598	21716	15109	24237	23744	22511	12467	14601	8106	

ΠΡΟΪΟΝ: ΚΡΑΣΙ (τόνοι).		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία						80	113		269		
Αγγλία.						5	13		4		
Ελβετία.						588	1606		994		
Βέλγιο.						1200	3389		2726		
Δανία.						75	127		228		
Αυστρία.						13	6		15		
Αυστραλία.						3					
Σ. Ενωθ.						11496	16826				
Φιλανδία.											
Γαλλία.						275	13632		260		
Σουηδία.							5				
Νορβηγία.							3				
Καναδάς.											
Η.Π.Α.						12	17		29		
Ιταλία.							7655		3197		
Ολλανδία.						411	1704		142		
ΣΥΝΟΛΟ:		7236	3174	2680	1980	14158	45100		7864		

ΠΡΟΪΟΝ: ΑΓΓΟΥΡΙ (τόνοι)		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία.			8542	11.625				22657	23275	25627	18308
Αγγλία.			603	247				64	332	359	106
Ελβετία.			286	68							
Σουηδία.			145								
Δανία.			21	76				21	18	42	
Αυστρία.			38	197							
Ολλανδία.				20							
Γαλλία.				268					42		
Ολλανδία.				234				63		102	21
ΣΥΝΟΛΟ:			9635	12.735	15649	17225	23677	22805	23667	26130	18435
ΓΕΝΙΚΟ	ΣΥΝΟΛΟ	69999,5	67836	59604,5	86345,8	107791	142377,5	87548	79412,5	46221,2	21715

ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΗΘΙΟΥ

Οι εξαγωγές στο νομό αυτό αφορούν το αγγούρι κυρίως και λιγότερο τη σταφίδα. Γι' αυτό το λόγο στοιχεία υπάρχουν μόνο για το αγγούρι κι αυτά από την περίοδο '82-'83 και μετά, και χωρίς να υπάρχουν οι τόννοι για κάθε χώρα ξεχωριστά, παρά μόνον για το τρέχον έτος 89-90.

Η μεταφορά των αγγουριών γίνεται με ψυγεία-αυτοκίνητα νταλίκες από τις παραγωγικές περιοχές, όπως είναι η Ιεράπετρα και Σητεία. Ενδεικτικά για το χρόνο που διανύουμε έχουμε:

Δ. Γερμανία:	20.879.109	χιλ.
Ολλανδία :	1.662.600	"
Αυστρία :	148.000	"
Αγγλία :	248.000	"
Α. Γερμανία:	359.800	"

ΣΥΝΟΛΟ : 25.482.779 χιλ. ή 25.483 τόν., σ' αυτά μπορούμε να υπολογίσουμε περίπου και 60 τόνους ακόμα μέχρι τέλος της σεζόν. Η μέση τιμή είναι 96 δραχ/χιλ. *

Η μεταφορά της σταφίδας γίνεται με containers, τα οποία μεταφέρονται είτε οδικώς με νταλίκες, είτε ακτοπλοϊκώς, είτε μερικές φορές σιδηροδρομικώς, ανάλογα τις χώρες για τις οποίες προορίζονται.

Οι χώρες στις οποίες έχει εξαχθεί μέχρι σήμερα σταφίδα είναι:
Αγγλία, Ανατολικές χώρες (Πολωνία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία,
Βουλγαρία, Α. Γερμανία και Σ. Ένωση), Ν. Αφρική.

* Η μέση τιμή για τις υπόλοιπες χρονιές είναι:

82-83 : 54,12 δρχ. / κιλό

83-84 : 43,48 "

84-85 : 42,84 "

85-86 : 75,98 "

86-87 : 79,00 "

87-88 : 86,48 "

88-89 : 119,40 "

ΠΡΟΪΟΝ: ΑΓΓΟΥΡΙ (τόννοι)		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Δ. Γερμανία.	Αυτοκίνητο ωχείο.										
Ολλανδία.	-"-										
Αυστρία	-"-										
Αγγλία.	-"-										
Α. Γερμανία	-"-										
Βέλγιο.	-"-										
ΣΥΝΟΛΟ :				19018	19514	19678	20626	18478	18323	17910	

ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

Τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα του νομού είναι το κρασί ροζέ, τα εσπεριδοειδή και το ελαιόλαδο. Κατά καιρούς έχουν εξαχθεί σε μικρές ποσότητες και μεμονωμένα ελιές "καλαμών" και γκρέιπ φρουτ.

Η μεταφορά του κρασιού γίνεται με πλοία - δεξαμενόπλοια, χύμα, από το λιμάνι των Χανίων με προορισμό δύο χώρες: Γαλλία και Ιταλία.

Ενα 10% από αυτό χρησιμοποιείται για απόσταση κυρίως στην Ιταλία, ενώ στη Γαλλία αφού αναμιγνύεται με ντόπια κρασιά και επεξεργάζεται κατάλληλα εμπορεύεται.

Τα εσπεριδοειδή έχουν προορισμό την Ολλανδία και την Αγγλία.

Η μεταφορά τους γίνεται με αυτοκίνητα ψυγεία που φορτώνονται από τη Σούδα στα πλοία της γραμμής για Πειραιά και από εκεί οδικώς στον προορισμό τους. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπου τα αυτοκίνητα πηγαίνουν στο Ναύπλιο, όπου ειδικά πλοία-ψυγεία τα μεταφέρουν στις χώρες. Επίσης υπάρχει και πλοίο ψυγεία που φεύγει κατ' ευθείαν για Αγγλία.

Οι ελιές καλαμών και τα γκρέιπ-φρουτ μεταφέρονται με αυτοκίνητα ψυγεία στην Ελβετία και Γαλλία, Ουτ. Γερμανία αντίστοιχα.

Το ελαιόλαδο μεταφέρεται με αυτοκίνητα - ψυγεία ή πλοία (δεξαμενόπλοια και πάει στην Ιταλία).

ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Ο Ν. Ρεθύμνου εξάγει τα παρακάτω γεωργικά προϊόντα:

(οι ποσότητες είναι ενδεικτικές)

ΕΙΔΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ (τόννοι)	Επίσης έχουν εξαχθεί
ΧΑΡΟΥΠΑΛΕΥΡΟ	4500	μεμονωμένα: Γαρύφαλλα,
ΡΙΓΑΝΗ	20	Ροζακί και αγγούρι
ΧΑΡΟΥΠΟΣΠΟΡΟΣ	261	
ΧΑΡΟΥΠΙΑ	832	
ΕΛΑΙΟΛΑΔΟ	-	

Από τους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε ότι το κυριότερο εξαγωγίμο προϊόν του νομού είναι το χαρουπάλευρο. Παρατηρούμε ότι ποσότητες για το ελαιόλαδο δεν υπάρχουν. Αυτό οφείλεται στο ότι οι παραγωγοί δεν δίνουν το προϊόν τους στην ελαιουργική, γιατί έχει πρόβλημα χρηματοδότησης, με αποτέλεσμα να έχουμε εξαγωγές μεμονωμένα από συνεταιρισμούς ή οργανισμούς. Όπως είναι φυσικό δεν υπάρχουν πουθενά στοιχεία για τη ποσότητα συνολική που εξάγεται από το νομό.

Η μεταφορά των προϊόντων γίνεται στο μεγαλύτερο ποσοστό από νταλίκες που μεταφέρουν containers, οι οποίες φορτώνονται στα πλοία της γραμμής για Πειραιά από τα τρία λιμάνια του νησιού. Πολλές φορές τα containers φορτώνονται κατευθείαν στα πλοία και αναχωρούν για το τόπο προορισμού της. Εξάιρεση τα χαρούπια τα οποία φορτώνονται χύμα από το λιμάνι του Ρεθύμνου σε πλοία φορτηγά.

Οι εξαγωγές του λαδιού έχουν αποκλειστικό προορισμό την Ιταλία. Η μεταφορά του γίνεται είτε από ακινητά βυτία τα οποία επιβιβάζονται στα πλοία της γραμμής και ακολουθούν μετά τη διαδρομή Πειραιά - Πάτρα - Ιταλία, είτε από ειδικά πλοία δεξαμενόπλοια τα οποία φεύγουν από το λιμάνι του Ρεθύμνου για τα μεγάλα λιμάνια της Ιταλίας.

Οι εισπράξεις για κάθε έτος ήταν:

80: 113.911 δρχ.	85: 154.513 δρχ.
81: 57.092 δρχ.	86: 151.369 δρχ.
82: 110.199 δρχ.	87: 227.544 δρχ.
83: 199.210 δρχ.	88: 127.349 δρχ.
84: 230.852 δρχ.	89: 256.205 δρχ.

Εξαιρείται το λάδι για το οποίο δεν υπάρχουν στοιχεία.

ΠΡΟΪΟΝ: ΧΑΡΟΥΠΑΛΕΥΡΑ (τόννοι).		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΩΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Γιουγκοσλαβία.	Αυτοκίνητο (CONTAINERS)	700									
Ιταλία.	" "	4686,5	2729	8016	6001,5	2415,5	4653	2538,5	3557,5	2888	5326
Η.Π.Α.	Πλοίο (CONTAINERS)				54	52	104	130	122	166	51
Αίγυπτος.	" "					278,5					
ΣΥΝΟΛΟ:		5386,5	2729	8016	6055,5	2746	4757	2668,5	3679,5	3054	5377
ΠΡΟΪΟΝ: ΧΑΡΟΥΠΙΑ (τόννοι)											
Ιταλία.	Αυτοκίνητο (CONTAINERS)*	1859,5	1460								
Αίγυπτος.	Πλοίο "	150		150							
ΣΥΝΟΛΟ:	ή πλοίο (κύμα)	2009,5	1460	150							
ΠΡΟΪΟΝ: ΓΑΡΥΦΑΛΛΑ (δείγμα) (τεμάχια).											
Δ. Γερμανία.	Αυτοκίνητο ψυγείο							4800			
ΣΥΝΟΛΟ:								4800			

ΠΡΟΪΟΝ: ΡΙΓΑΝΗ (τόννοι).		ΕΤΗ									
ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ:	ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Η.Π.Α.	Πλοίο (ΛΟΝΤΕΙΝΕΡΑΣ)			55	85	110	45	100	82,5		20,5
ΣΥΝΟΛΟ:				55	85	110	45	100	82,5		20,5
ΠΡΟΪΟΝ: ΡΟΖΑΚΙ (τόννοι)											
Δ. Γερμανία	Αυτοκίνητο				186						
Ολλανδία.	"				82,5						
ΣΥΝΟΛΟ:					268,5						
ΠΡΟΪΟΝ: ΑΓΓΟΥΡΙ (τόννοι).											
Δ. Γερμανία.	Αυτοκίνητο Ψυγείο	100,5									
ΣΥΝΟΛΟ:		100,5									
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (τόννοι)											
		7496,5	4189	8221	6409	2856	4802	2768,5	3762	3054	5397,5

ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

Η μεταφορά των γεωργικών προϊόντων από τις περιοχές παραγωγής τους στα αστικά κέντρα γίνεται μέσω του οδικού δικτύου του νησιού (πιν.3).

Η κυριότερη οδική αρτηρία είναι η εθνική οδός, η οποία διατρέχει τα βόρεια παράλια και που τα άκρα της βρίσκονται δυτικά στα Χανιά και ανατολικά στη Σπεία. Έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μια για κάθε κατεύθυνση, αλλά υπάρχουν σημεία στα οποία έχει διατηρηθεί η παλιά εθνική οδός.

Η παλιά εθνική οδός, η οποία έχει και αυτή δύο λωρίδες κυκλοφορίας, αλλά με πολύ μικρότερο πλάτος βέβαια. Σε πολλά σημεία της είναι παράλληλη με τη νέα εθνική κυρίως κοντά στη θάλασσα, ενώ σε άλλα απομακρύνεται προς το εσωτερικό του νησιού, για να συνδέσει μικρές πόλεις και χωριά.

Από τις δύο αυτές αρτηρίες, ξεκινούν μια σειρά από δευτερεύουσες και επαρχιακούς οδούς που κατευθύνονται προς τα νότια παράλια. Αυτές είναι οι οδοί από τις οποίες ξεκινά η μεταφορά των προϊόντων μια και οι παραγωγικές περιοχές βρίσκονται πολύ κοντά ή περνούν από το εσωτερικό τους.

Αναλυτικά για το νομό Χανίων, βλέπουμε ότι οι παραγωγικές περιοχές βρίσκονται στο βόρειο τμήμα με μεγαλύτερες πόλεις, το Καστέλλι, τη Βόρα και το Κίσαμα, στις οποίες λειτουργούν γεωργικές ενώσεις. Έτσι η μεταφορά γίνεται και με τα τρία είδη οδι-

κού δικτύου με προορισμό την πρωτεύουσα του νομού, τα Χανιά, με σκοπό την αναχώρηση των προϊόντων, είτε μέσω του διεθνούς αεροδρομίου, είτε μέσω του λιμανιού της Σούδας, το οποίο συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά.

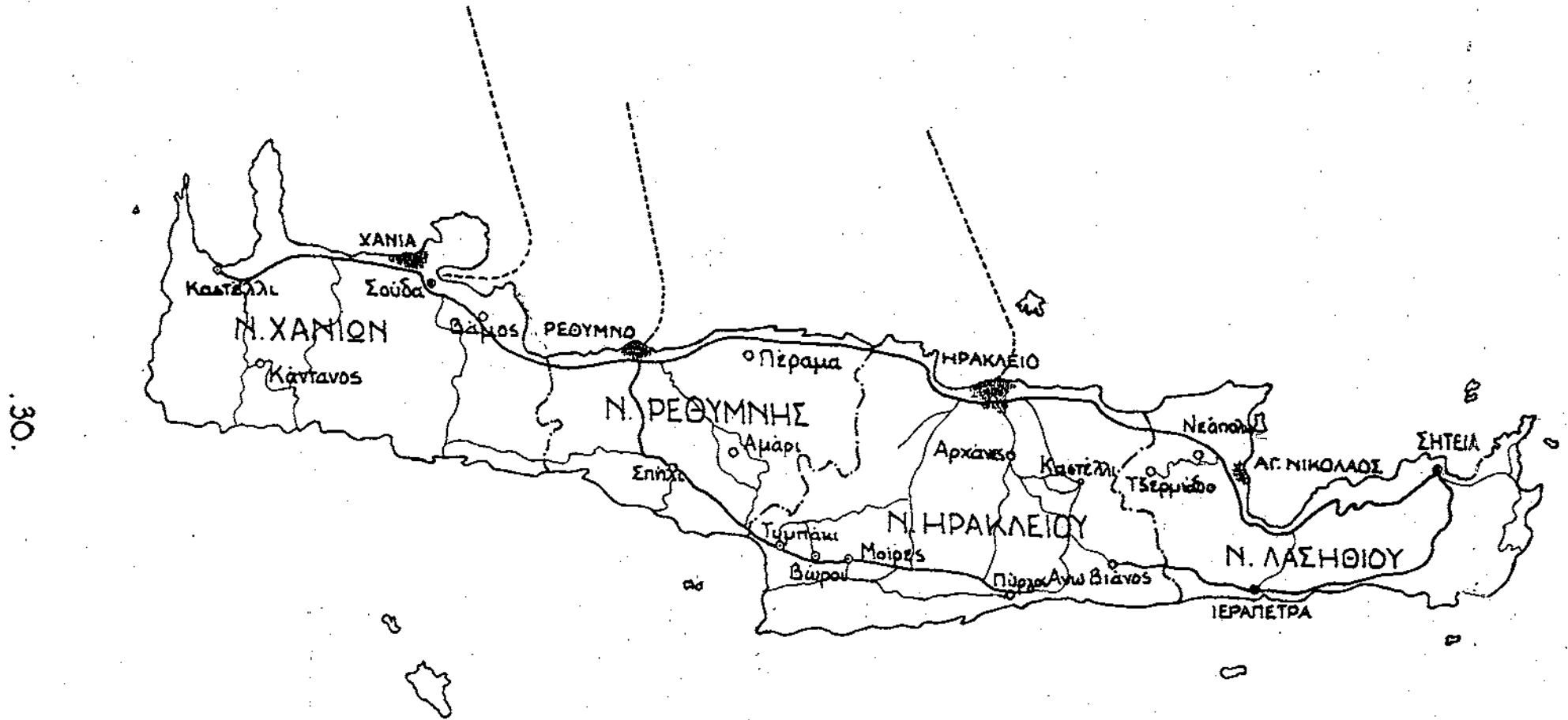
Στο νομό Ρεθύμνης, χρησιμοποιούνται επίσης και τα τρία είδη οδικού δικτύου. Η κυριώτερη παραγωγική περιοχή είναι η περιοχή του Μυλοποτάμου, με μεγαλύτερη πόλη το Πέραμα. Ο προορισμός των προϊόντων είναι το Ρέθυμνο, πρωτεύουσα του νομού, από το λιμάνι του οποίου αναχωρούν για Πειραιά. Η έλλειψη όμως αεροδρομίου, έχει σαν αποτέλεσμα να πηγαίνουν είτε στα Χανιά, είτε στο Ηράκλειο.

Στο νομό Ηρακλείου όπου και η μεγαλύτερη γεωργική παραγωγή του νομού, χρησιμοποιείται κυρίως το δευτερεύον οδικό δίκτυο, μια και οι περισσότερες παραγωγικές περιοχές βρίσκονται στο εσωτερικό του νομού. Τέτοιες περιοχές είναι ο κάμπος της Μεσσαράς, με κυριότερες πόλεις το Τυμπάκι και τις Μαύρες, καθώς και οι Αρχόνες, τα Πεζά, το Καστέλλι και γενικά όλος ο νομός. Ο προορισμός των προϊόντων είναι βέβαια το διεθνές αεροδρόμιο και το λιμάνι του Ηρακλείου, από τα οποία αναχωρούν.

Τέλος στο νομό Λασιθίου χρησιμοποιούνται και τα τρία είδη οδικού δικτύου, τα οποία ενώνουν τις παραγωγικές περιοχές με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Τέτοιες περιοχές είναι το οροπέδιο του Λασιθίου, με κυριώτερη πόλη το Τσαρμιάδα, ο Άγιος Νικόλαος, η Σπτεία και η Ιεράπετρα.

Ο προορισμός των προϊόντων είναι το Ηράκλειο, μια και δεν υπάρχει αεροδρόμιο ή λιμάνι που να συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά. Πρέπει να αναφέρω ότι πολλές φορές τα προϊόντα από τους νομούς Χανίων και Ρεθύμνης μεταφέρονται στο Ηράκλειο, στο οποίο υπάρχουν δύο αεροπορικές γραμμές για Πειραιά και συχνότερες πτήσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. : ΟΔΙΚΟ Κ' ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΡΗΤΗΣ



ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εξαγωγείς μας στην προσπάθειά τους να προωθήσουν τα Ελληνικά προϊόντα στις Ευρωπαϊκές αγορές, είναι όπως ξέρουμε η μεταφορά τους.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στη νοτιοανατολική ακμή της Ευρώπης, ενώ παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα για τις θαλάσσιες ή συνδυασμένες μεταφορές προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής και Β. Αφρικής, περιορίζει σημαντικά τις δυνατότητες αξιοποίησης της οδικής μεταφοράς προς τις χώρες της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης (πιν. 4).

Δεν είναι μόνο η μεγάλη χρονική διάρκεια και το κόστος της μεταφοράς αυτής, σε συνδυασμό μάλιστα με το είδος της μεγαλύτερης κατηγορίας κρητικών αγροτικών προϊόντων (ευπαθή σποροκηπευτικά, με μεγάλο όγκο και βάρος, συγκριτικά με την αξία τους), που επιβαρύνουν την τιμή τους και πολλές φορές δημιουργούν προβλήματα ανταγωνιστικότητας. Είναι κυρίως η εξάρτησή της από την επάρκεια ή μη αδειών διέλευσης του εδάφους ορισμένων βασικών για τη διαμετακόμιση χωρών, οι οποίες μάλιστα δεν ανήκουν στον (όμοιο με την Ελλάδα) οικονομικό συνασπισμό.

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Ας δούμε λοιπόν κάθε μια από τις διαδρομές που ακολουθούν τα φορτηγά μας, χωριστά: Υπολογίζεται ως τελικός προορισμός η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (Μόναχο), γιατί σ' αυτήν καταυθύνονται τα περισσότερα φορτία. Αφετηρία υπολογίζουμε την Αθήνα, αφού έχουμε ήδη αναφερθεί πώς φθάνουν σ' αυτή τα φορτία.

Πρώτη χειρσαία διαδρομή

Είναι η παραδοσιακή διαδρομή, με μεγάλη σημασία, ιδιαίτερα για τη μεταφορά των ευπαθών αγροτικών προϊόντων μας.

Το συνολικό μήκος της διαδρομής αυτής είναι 2.190 χλμ. περίπου.

Ανά τμήμα διαδρομής:

- Σε Ελληνικό έδαφος (Αθήνα - Εύζωναι)	547 χλμ.
- Σε Γιουγκοσλαβικό έδαφος (Εύζωναι - Μαρμπόρ - Σπιλφιλτ)	1.152 χλμ.
- Σε Αυστριακό έδαφος (Σατερμπουργκ - Μόναχο)	145 χλμ.
Σύνολο	2.190 χλμ.

Η διάρκεια του ταξιδιού υπολογίζεται σε 3 ημέρες.

Τα σοβαρότερα από τα προβλήματα που παρουσιάζει η διαδρομή αυτή είναι:

α. Στο τμήμα της μέσας στη Γιουγκοσλαβία:

- Εξάρτηση από την εκάστοτε πολιτική της χώρας αυτής στο θέμα των αδειών διέλευσης των συνόρων της, αφού παραμένει αμετακίνητη στην εφαρμογή συστήματος αδειών και ποσοτώσεων

- Σημαντικό κόστος από τα τέλη διέλευσης, τα οποία συνεχώς αναπροσαρμόζονται
 - Μη ικανοποιητικό οδικό δίκτυο
 - Κατασκευή οδικών έργων σε μεγάλα τμήματα της διαδρομής, που επιδεινώνει την κατάσταση - κυκλοφοριακή συμφόρηση
- β. Στο τμήμα της μέσα στην Αυστρία:
- Ανεπάρκεια αδειών διέλευσης των Αυστριακών συνόρων, ο αριθμός των οποίων δεν καλύπτει τις ανάγκες μας.
 - Σημαντικό κόστος από τα τέλη διέλευσης
 - Συμφόρηση της οδικής κυκλοφορίας
- γ. Αντίθετα, οι συνθήκες οδικής μεταφοράς στο Γερμανικό οδικό δίκτυο, είναι εξαιρετικές, υπάρχει επάρκεια αδειών και δεν επιβάλλονται τέλη διέλευσης.

Πλεονέκτημα της διαδρομής αυτής, συγκριτικά με άλλες είναι το μικρότερο μήκος της, η δυνατότητα μεταφοράς των ευπαθών αγροτικών προϊόντων, γιατί δεν εφαρμόζεται η ανά σέξονα σύγκλιση (όπως στις διαδρομές μέσω Ουγγαρίας, Ρουμανίας, Τσεχοσλοβακίας και γιατί η κατάσταση του Αυστριακού οδικού δικτύου είναι καλή).

Δεύτερη χειρσαία διαδρομή

Είναι μια εναλλακτική της πρώτης διαδρομής, μέσω Γιουγκοσλαβίας - Ουγγαρίας - Τσεχοσλοβακίας.

Η διαδρομή αυτή επιτρέπει την παράκαμψη της Αυστρίας (όταν δεν υπάρχουν αρκετές αυστριακές άδειες). Χρησιμοποιείται κυρίως για

τη μεταφορά μη ευπαθών αγροτικών προϊόντων.

Το συνολικό μήκος της διαδρομής αυτής είναι 2.600 χλμ. περίπου.

Η διάρκεια του ταξιδιού υπολογίζεται σε 4 μέρες.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς μας στη διαδρομή αυτή είναι:

α. Στο τμήμα της μέσα στη Γιουγκοσλαβία, τα ίδια με την πρώτη διαδρομή

β. Στο τμήμα της μέσα στην Ουγγαρία:

- Ο περιορισμένος, συγκριτικά με τις ανάγκες μας, αριθμός αδειών διέλευσης των συνόρων της.

- Η αυστηρή εφαρμογή συστήματος ανά άξονα ζύγισης των εμπορευμάτων φορτηγών οχημάτων και η επιβολή υψηλών προστίμων για την υπερφόρτωση. Το γεγονός αυτό κάνει απαγορευτικές τις μεταφορές των αγροτικών προϊόντων μας από τη διαδρομή αυτή.

- Επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς με τέλη διέλευσης.

γ. Στο τμήμα της μέσα από τη Τσεχοσλοβακία

- Ότι αναφέρεται παραπάνω σχετικά με την ανά άξονα ζύγιση στην Ουγγαρία

- Επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς με τέλη διέλευσης

Αντίθετα, πρόβλημα αδειών δεν αντιμετωπίζεται πια στην Τσεχοσλοβακία, αφού η χώρα αυτή, αν και παραμένει σε σύστημα αδειών και προστίωσης, καλύπτει πλήρως τις ανάγκες των μεταφορών μας σε άδειες διέλευσης των συνόρων της.

Τρίτη χειρσαία διαδρομή

Είναι η λεγόμενη "ανατολική οδός" διασχίζει, αντί της Γιούγκοσλαβίας, τις τρεις ανατολικές χώρες, Βουλγαρία - Ρουμανία - Ουγγαρία και καταλήγει, μέσω Τσεχοσλοβακίας, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Το μήκος της διαδρομής υπολογίζεται σε 2.900 χλμ. περίπου και η διάρκεια του ταξιδιού σε 4 1/2 μέρες.

Σεβάρά προβλήματα είναι το μη ικανοποιητικό οδικό δίκτυο (οι μεταφορείς μας αναφέρουν ότι οι συνθήκες ταξιδιού, ιδίως το χειμώνα, είναι πολύ δυσμενείς), η σύγκριση ανά άτομο στη Ρουμανία, την Ουγγαρία και τη Τσεχοσλοβακία, το υψηλό κόστος από τα τέλη διέλευσης και οι πολλοί συνοριακοί σταθμοί, στους οποίους οι διατυπώσεις εισόδου - εξόδου προκαλούν σημαντικές καθυστερήσεις. Πρόβλημα αδειών έχουμε εδώ με τις ατελείς άδειες Ρουμανίας και τις άδειες Ουγγαρίας. Η διέλευση των συνόρων της Βουλγαρίας είναι ελεύθερη, χωρίς άδειες και ποσοτώσεις και χωρίς επιβολή τελών.

Σημείωση: Όλα αυτά ισχύουν πριν από τις πολιτικές μεταβολές, σε ορισμένες από τις χώρες αυτές, οι οποίες ίσως να έχουν αλλάξει τα παραπάνω δεδομένα.

Πέμπτη διαδρομή συνδυασμένης οδικής - θαλάσσιας - οδικής

Μεταφορές

Πάτρα - Ιταλία - Αυστρία - Ομοσπονδιακή Δημοκρατία Γερμανίας:

α. Μέσω Πρίντιβι

Η χιλιομετρική διάνυση υπολογίζεται σε 1.600 χλμ. περίπου και η συνολική διάρκεια του ταξιδιού σε 3 ημέρες (διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής περίπου 15 ώρες).

β. Μέσω Αγκόνας

Η χιλιομετρική διάνυση υπολογίζεται σε 940 χλμ. περίπου και η διάρκεια του ταξιδιού σε 3 μέρες (διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής περίπου 32 ώρες).

γ. Μέσω Τεργέστης

Η χιλιομετρική διάνυση υπολογίζεται σε 800 χλμ. περίπου και η διάρκεια του ταξιδιού σε 3 μέρες (διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής περίπου 35 ώρες).

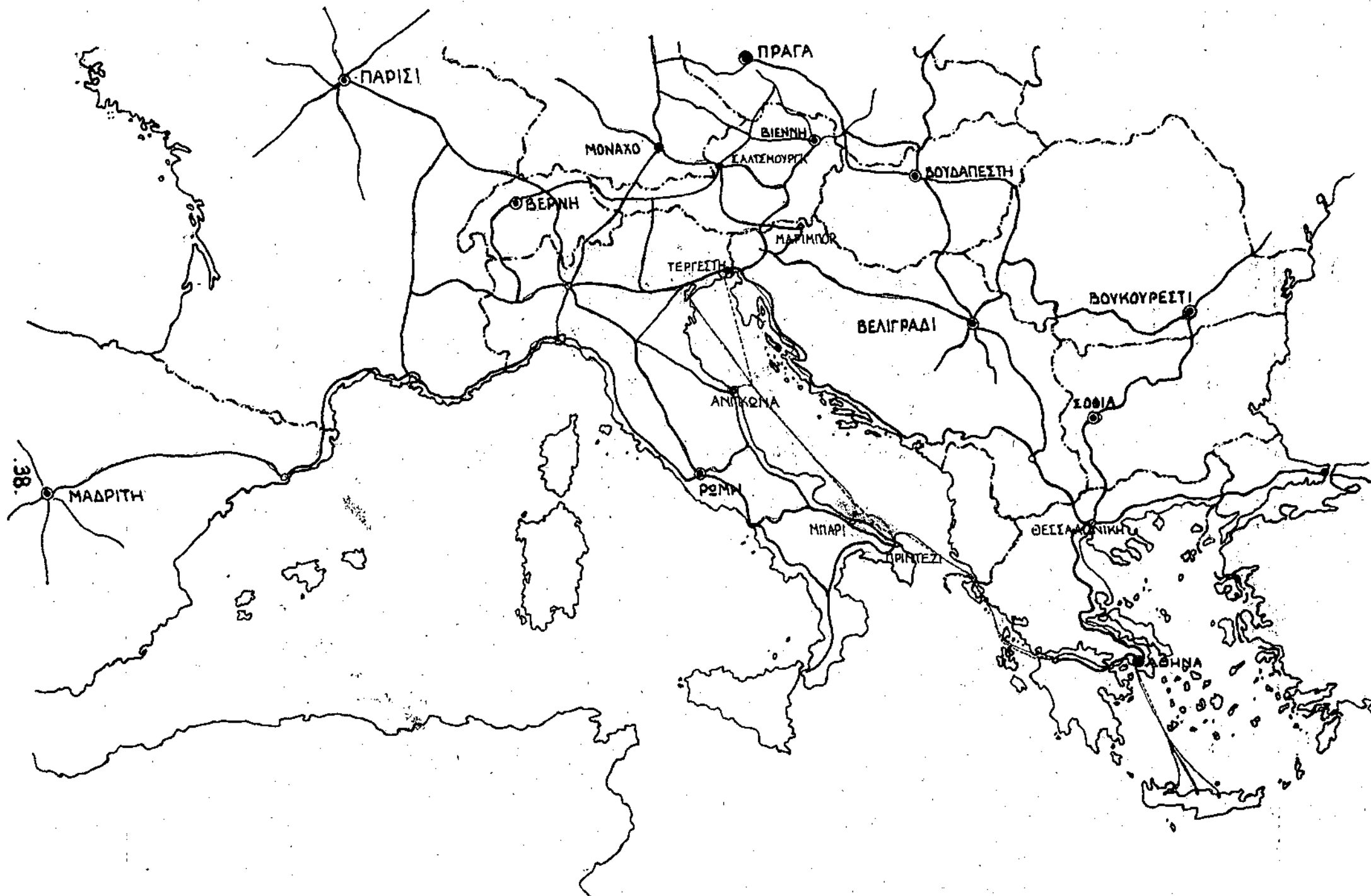
Για τις διαδρομές μέσω Πρίντιβι και Αγκόνας, απαιτούνται άδειες transit Ιταλίας. Για τη διαδρομή μέσω Τεργέστης δεν απαιτούνται ιταλικές άδειες, εφόσον τα φορτηγά μας ακολουθούν διαδρομή μέσω Αυστρίας.

Πλεονέκτημα των διαδρομών μέσω Ιταλίας, είναι η μικρότερη καταπόνηση των οδηγών και των φορτίων, γιατί μέρος τους (μεγαλύτερο στη διαδρομή μέσω Αγκόνας και ακόμη μεγαλύτερο μέσω Τεργέστης) περιλαμβάνει θαλάσσια διάνυση και γιατί το οδικό δίκτυο, που διεσχίζει, είναι πολύ καλό.

Δυσκολίες αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς μας, όταν η θαλάσσια εξυπηρέτηση δεν είναι ικανοποιητική (αυτό συμβαίνει, κατά κανόνα, την εποχή της τουριστικής αιχμής, κατά τη διάρκεια της οποίας δύσκολα εξασφαλίζονται θέσεις για φορτηγά αυτοκίνητα στα οχηματογωγά πλοία και όταν οι καιρικές συνθήκες επιβάλλουν απαγορεύσεις ή καθυστερήσεις στην αναχώρηση των οχηματογωγών).

Πρόβλημα στις διαδρομές μέσω Ιταλίας είναι η ανεπάρκεια οδών transit Ιταλίας (για τα ταξίδια μέσω Πρίντιζι και Αγκόνσε) και κυρίως Αυστρίας.

Η χώρα αυτή και στις διαδρομές μέσω Ιταλίας, όπως και μέσω Γιουγκοσλαβίας, διαδραματίζει καθοριστικό για τις μεταφορές ρόλο, αφού η Ελβετία, λόγω περιορισμένων στα μέγιστα επιτρεπόμενα μικτά βάρη των οχημάτων (μέχρι 28 τόννοι) δεν προσφέρει εναλλακτική λύση.



ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΔΙΚΟ Κ' ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Όπως έχουμε δει παραπάνω, το κυριότερο βόρος των εξαγωγικών μεταφορών, γίνεται οδικός στην Κρήτη και μάλιστα με συνδυασμένες μεταφορές. Με τον όρο "συνδυασμένες μεταφορές" ονομάζονται οι μεταφορές που:

- α. Εξυπηρετούνται από δύο ή περισσότερα μεταφορικά μέσα, όμως το κάθε μέσο συμμετέχει σε ένα σημαντικό μέρος της όλης διαδρομής.
- β. Προσφέρουν τη δυνατότητα μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεσες μεταφορτώσεις, αποθήκευσεις κ.λπ. του εμπορεύματος και
- γ. Το ένα μεταφορικό μέσο συνδυάζεται με το άλλο, ώστε να προκύψει τελικά το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα από την άποψη της ασφάλειας ταχύτητας και οικονομίας της μεταφοράς.

Από τα παραπάνω φαίνεται σαφώς γιατί η "συνδυασμένη μεταφορά" συνδέεται σχεδόν πάντα με τη "μοναδοποίηση" των φορτίων, δηλαδή τη συσκευασία μικρών τεμαχίων εμπορευμάτων σε τυποποιημένες μονάδες προς μεταφορά που προσφέρονται κατ'εξοχήν για την εύκολη φορτοεκφόρτωση και την αποθήκευσή τους. Κλασικός όσο και πιο γνωστός τρόπος μοναδοποίησης είναι το Εμπορευματοκιβώτιο (container), που θα αναφέρεται στα επόμενα συνοπτικά σαν Ε/Κ, το οποίο χρησιμοποιείται αρκετά στην Κρήτη. Ο πλέον κοινός τύπος Ε/Κ είναι των 20' χωρητικότητας 30m³, ή 18,5 τόννων εμπορεύματος. Υπάρχει βεβαίως και αριθμός άλλων τύπων, οι πιο γνωστοί

ταί είναι οι τύποι των 10, 30 και 40 ποδών, ειδικά E/K με ύψος 4 ποδών, ουτόφυκτα E/K για μεταφορά υγρών, καθώς και τα ειδικά E/K για αεροπλάνα κ.α. που φαίνονται στο σχήμα.

Τρόποι συνδυασμένης μεταφοράς με την έννοια που ορίστηκε παραπάνω, θα μπορούσαν να είναι φυσικά κάθε συνδυασμός των γνωστών μεταφορών ανά δύο. Ο πιο διαδεδομένος, όμως, τρόπος που έχει εφαρμοστεί στην πράξη ειδικά στην Κρήτη και για το οποίο έχουμε δεδομένα είναι:

- το σύστημα Roll-on /Roll-off (Ro/Ro) δηλαδή φορτηγά αυτοκίνητα μέσα σε ειδικά πορθμεία.

Επίσης γνωστό είναι και το σύστημα Piggy-back δηλαδή φορτηγά οχήματα πάνω σε τρένο.

Υπάρχουν βεβαίως και άλλοι τρόποι όπως π.χ. συνδυασμός αεροπλάνου και πλοίου για τη μεταφορά E/K καθώς και τρένου με πλοίο για τη μεταφορά βαγονιών με πορθμεία κατ' ανάλογο τρόπο με το σύστημα Ro/Ro.

Εμπορευματοκιβώτια

Η μεγάλη διάδοση και επιτυχία των E/K τα τελευταία χρόνια αποδεικνύει μόνη της τα οικονομικά του πλεονεκτήματα που παρέχουν κυρίως στη μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα.

Η γενική αυτή διαπίστωση δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι υπάρχει μείωση του κόστους σε κάθε τμήμα της διαδρομής και δεν είναι

λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι αντίθετα τα Ε/Κ αύξησαν το κόστος μεταφοράς σε συγκεκριμένες διαδρομές ή σε χώρες όπου δεν υπάρχει η κατάλληλη υποδομή για τη διακίνησή τους π.χ. σε χώρες όπου υπάρχουν περιορισμένες εγκαταστάσεις για διακίνηση Ε/Κ και ίσως περισσότερο σπουδαίο ακόμα ελλιπούς υποδομή για τη γρήγορη επιστροφή τους και μάλιστα γεμάτων.

Η χρησιμοποίηση Ε/Κ δεν είναι ακόμη διαδοσμένη όσο θα περίμενε κανείς. Κύριος λόγος της μη χρησιμοποίησης Ε/Κ είναι ότι η μεταφορά εμφανίζεται αισθητά ακριβότερη με Ε/Κ απ' ότι με συμβατικούς τρόπους μεταφοράς. Η διαφορά αυτή κόστους θα πρέπει να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στην αναρρόδωση διάρθρωση της διακίνησης Ε/Κ στη χώρα μας. Αναρρόδωση διάρθρωση που κατά κύριο λόγο οφείλεται στον υδροκεφαλισμό που παρατηρείται με τη συγκέντρωση όλων των Ε/Κ της χώρας στον Πειραιά και ο οποίος είναι αποτέλεσμα μιας σειράς ιδιομορφιών της Ελληνικής πραγματικότητας. Υπάρχει καταρχήν το δεδομένο ότι τα άλλα λιμάνια δεν έχουν αναπτύξει την υποδομή τους είτε για λόγους εργατικών διεκδικήσεων, είτε από έλλειψη των απαραίτητων επενδυτικών κεφαλαίων.

Άμεσο αποτέλεσμα της ανάγκης να μεταφέρονται όλα τα Ε/Κ στον Πειραιά για να φορτωθούν στο πλοίο, είναι το αυξημένο κόστος μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει και με τα εξαγωγικά γεωργικά προϊόντα της Κρήτης. Τα Ε/Κ στέλνονται άδεια στην Κρήτη, επιστρέφουν στον Πειραιά και φορτώνονται στο πλοίο.

Η τακτική αυτή σε σχέση με υποθετική φόρτωσή του Ε/Κ στην Κρήτη

επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς μια και για τη μεταφορά του Ε/Κ στον Πειραιά πληρώνονται περίπου 30.000 κατά Ε/Κ.

Η Ελλάδα διατηρεί θαλάσσια σύνδεση με τακτικές γραμμές container με τις ακόλουθες χώρες:

- Αμερική
- Όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες
- Χώρες της Απω Ανατολής
- Χώρες της Μέσης Ανατολής
- Χώρες Β. Αφρικής

Όσο αναφορά τις χώρες που δεν υπάρχει ναυτιλιακή σύνδεση, συνηθίζουμε να στέλνουμε τα εμπορεύματα μέσω άλλης χώρας με την οποία συνδέεται η χώρα του τελικού προορισμού.

Ro/Ro

Εδώ μπορεί κανείς να ξεχωρίσει τρεις τύπους εξυπηρέτησης Ro/Ro - Ferry-boat σε μικρές διαδρομές 1-2 km, όπου το F/B είναι στην ουσία, προέκταση του οδικού δικτύου.

- Μεταφορά trailers ή οχημάτων σε μεγάλες θαλάσσιες διαδρομές με ή χωρίς τους οδηγούς τους
- Χρησιμοποίηση trailers μόνο και μόνο για την φορτοεκφόρτωση των μοναδοποιημένων εμπορευμάτων στα πλοία

Η επιτυχία του Ro/Ro της β' κατηγορίας, ιδιαίτερα στην Κρήτη είναι το ίδιο εντυπωσιακό όσο και των Ε/Κ.

Το χαμηλότερο κόστος οφείλεται κυρίως σε:

- μικρότερο χρόνο του πλοίου στο λιμάνι και περισσότερο στη θάλασσα αν και:

1. Τα πλοία Ro/Ro είναι 2-2 1/2 φορές ακριβότερα
2. Το λειτουργικό τους κόστος είναι 33% περίπου ακριβότερο από πλοία κοινού φορτίου
3. Μεταφορά από πόρτα σε πόρτα
4. Δεν απαιτεί ειδικά μηχανήματα ή εγκαταστάσεις λιμένας

Το Ro/Ro αναπτύχθηκε κυρίως όταν υπήρχε συμφόρηση στα λιμάνια της Μ. Ανατολής, αλλά παρέμεινε σαν ένας βασικός τρόπος συνδυασμένης μεταφοράς με μειωμένο μάλιστα κόστος, λόγω συναγωνισμού με τις μεταφορές Ε/Κ στα ειδικά διαμορφωμένα terminal της Μ. Ανατολής. Στην Κρήτη είναι ανέκαθεν ο πιο διαδεδομένος τύπος συνδυασμένης μεταφοράς και πήρε νέα διάσταση μετά την έναρξη των γραμμών προς Συρία και με τη μελετημένη μεταφορά εξαγωγικών προϊόντων προς Ω. Ευρώπη μέσω Πάτρας.

Αφού έχουμε δει λοιπόν τους κυριότερους τύπους containers, καλό είναι να δούμε και τους κυριότερους τύπους φορτηγών αυτοκινήτου.

Υπάρχουν βασικά δύο τύποι φορτηγού αυτοκινήτου, τα επικαθήμενα ή νταλίκες με εσωτερικές διαστάσεις, μήκος μέτρα 12, 20X2, 40X2, 35 μέτρα ύψος. Και τα συρόμενα φορτηγά αυτοκίνητα, όπου το πρώτο μέρος είναι μήκος μέτρα 6,50X2,35 μέτρα ύψος, ενώ το δεύτερο κομμάτι που σύρει είναι μήκος μέτρα 7,50X2,40X2,35 μέτρα ύψους. Το πλάτος και το ύψος των δύο σχημάτων είναι πάντα

ίδιο. Εκεί που μπορεί να διαφέρει είναι το μήκος, όπου το όχημα αντί για μέτρα 6,50 να είναι 7 μέτρα και το συρόμενο αντί για μέτρα 7,50 να είναι 7 μέτρα, μπορεί βέβαια να υπάρχουν και άλλοι συνδυασμοί διαστάσεων.

Το σύνολο όμως των δύο οχημάτων είναι πάντα 14 μέτρα.

Ο άλλος τύπος φορτηγού αυτοκινήτου που υπάρχει, είναι η βαθυδόμηδη νταλίκια, όπου για 8 μέτρα το πάτωμα είναι χαμηλότερο, έτσι ώστε να κερδίζεται χωρητικότητα.

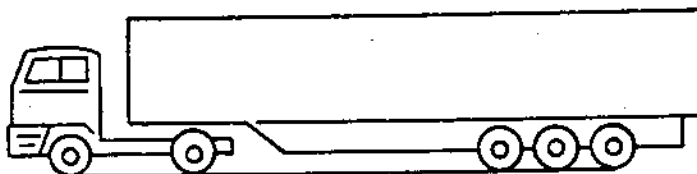
Παρακάτω παραθέτω τους κυριότερους τύπους φορτηγών αυτοκινήτων στα οχήματα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΕΠΙΚΑΘΗΜΕΝΟ

Εσωτερικές Διαστάσεις

Μήκος : 12.20 m
Πλάτος : 2.40 m
Υψος : 2.35 m
Χωρητικότητας : περίπου 70 m³



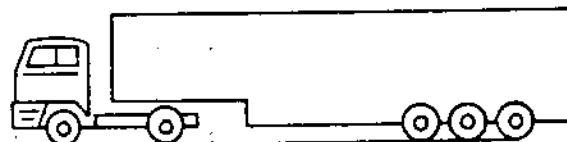
ΕΠΙΚΑΘΗΜΕΝΟ ΒΑΘΥΔΑΠΕΔΟ

Εσωτερικές Διαστάσεις

Μήκος : 12.20 m
Πλάτος : 2.40 m
Υψος : 2.35 m

ΒΑΘΥΔΑΠΕΔΟ ΤΜΗΜΑ

Μήκος : 8.20 m
Υψος : 3.00 m
Χωρητικότητας : περίπου 80 m³



ΣΥΡΟΜΕΝΟ

Εσωτερικές Διαστάσεις

Μήκος : 7 + 7 m
Πλάτος : 2.43 m
Υψος : 2.35 m
Χωρητικότητας : περίπου 80 m³



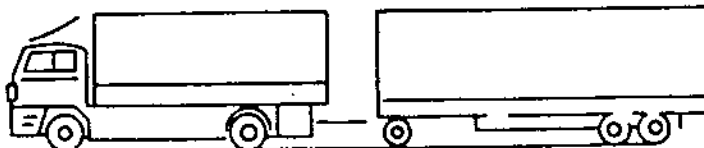
ΣΥΡΟΜΕΝΟ ΒΑΘΥΔΑΠΕΔΟ

Εσωτερικές Διαστάσεις

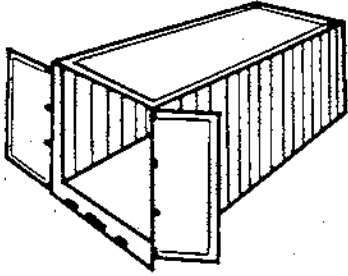
Μήκος : 6 + 8 m
Πλάτος : 2.43 m
Υψος : 2.35 m

ΒΑΘΥΔΑΠΕΔΟ ΤΜΗΜΑ

Μήκος : 6.44 m
Υψος : 3.00 m
Χωρητικότητας : περίπου 90 m³

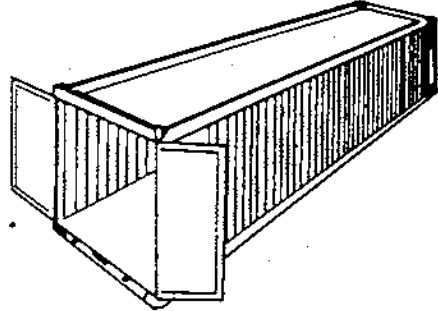


ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ CONTAINERS



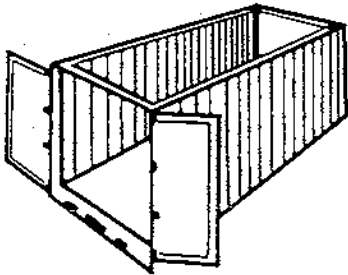
1. BOX 20'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
5.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



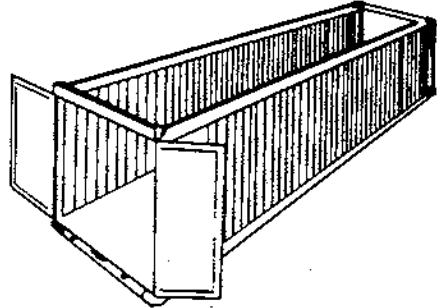
2. BOX 40'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
11.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



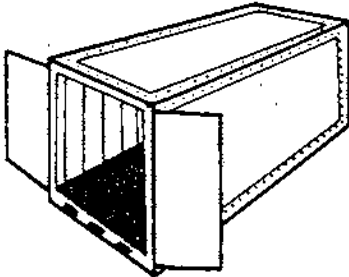
3. OPEN TOP 20'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
5.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



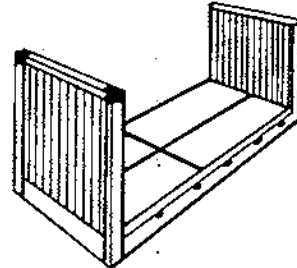
4. OPEN TOP 40'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
11.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



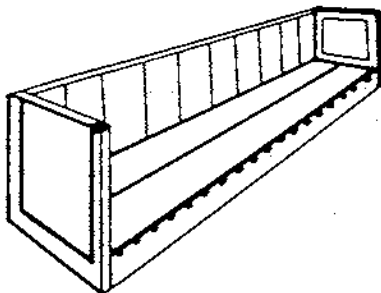
5. FULLY INSULATED 20'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
5.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



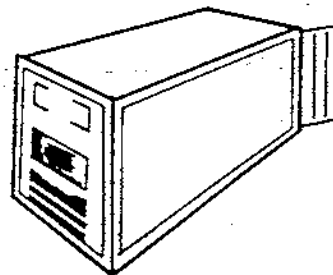
6. FLAT RUCK 20'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
5.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



7. FLAT RUCK 40'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
11.90 x 2.33 x 2.38 ύψος



8. FRIGO 20'

Εσωτερικές Διαστάσεις:
5.90 x 2.33 x 2.38 ύψος

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ

Η οικονομία της Κρήτης βασίζεται σε δύο κυρίως πηγές. Η μία είναι ο τουρισμός και η άλλη η Γεωργία.

Οι εξαγωγές των γεωργικών προϊόντων που παράγει η Κρήτη έχουν ένα πολύ σημαντικό μερίδιο στην οικονομία του νησιού και τη μεγαλύτερη συμμετοχή σε ποσότητα και αξία από τα άλλα είδη που εξάγονται.

Από στοιχεία που μας δείχνουν την ποσότητα και την αξία του κάθε είδους προϊόντων που εξήχθησαν από το τελωνείο Ηρακλείου για το έτος 1987, βλέπουμε ότι:

Είχαμε συνολικά εξαγωγές 116.267 τόννων αξίας 16 δισε δρχ. περίπου από τα οποία οι 82.000 τόννοι αξίας 14 δισε δραχμών περίπου ήταν αγροτικά προϊόντα.

Για να γίνει μία σύγκριση, οι εισαγωγές στο ίδιο έτος έφτασαν τους 102.245 τόννους αξίας 12 δισε δραχμών περίπου.

Από τα στοιχεία αυτά είναι φανερό η μεγάλη οικονομική σημασία των εξαγωγών αγροτικών προϊόντων και η διατήρησή τους σε σταθερό επίπεδο προς όφελος της Κρητικής αλλά και της Ελληνικής οικονομίας.

Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι μεγάλη σημασία για την οικονομία του νησιού παίζει η παραγωγή των γεωργικών προϊόντων. Κατά τη διάρκεια της καλλιέργειάς τους είναι ευπαθή στις εξωτερικές αλλαγές και κυρίως στον καιρό. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να υπάρχει διαφορετική συγκομιδή και κατ' επέκταση διαφορετική εξαγωγική αξία από ένα χρόνο σε άλλο.

ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Το "μεταφορικό έργο" σαν προϊόν της μεταφοράς είναι αποτέλεσμα μιας σύνθετης παραγωγικής διαδικασίας στην οποία παίρνουν μέρος διάφοροι συντελεστές. Ανάλογα με το βαθμό συμμετοχής τους σ' αυτήν, διαμορφώνουν το αντίστοιχο κόστος της μεταφοράς. Κύριος συντελεστής στην παραγωγή μεταφορικού έργου είναι το ελάχιστο κατάλληλο μεταφορικό μέσο.

Για τον υπολογισμό του κόστους μεταφοράς ενός φορτίου γεωργικού προϊόντος, αλλά και γενικά, χρειάζεται ο όγκος και το βάρος.

Τον όγκο και το βάρος, γιατί υπάρχει μια σχέση μεταξύ τους, που διαφέρει όμως από μεταφορικό μέσο σε μεταφορικό μέσο. Έτσι για τα φορτηγά αυτοκίνητα η σχέση βάρος/όγκος, είναι 1/3 (1 τόννος δικαιολογεί 3 κυβικά μέτρα), για τις θαλάσσιες μεταφορές 1/1 (1 τόννος δικαιολογεί 1 κυβικό μέτρο) και για τις αεροπορικές μεταφορές 1/6 (1 τόννος δικαιολογεί 6 κυβικά μέτρα).

Το αποτέλεσμα αυτής της σχέσης, λέγεται τιμολογητέο βάρος, στο οποίο και υπολογίζονται τα ναύλα που πληρώνονται.

Για παράδειγμα, αν υποθέσουμε ότι έχουμε να αποστείλουμε ένα φορτίο που ζυγίζει 1 τόννο και είναι 6 κυβικά μέτρα. Το τιμολογητέο βάρος πάνω στο οποίο θα πληρωθούν τα κόμιστρα είναι: στην οδική μεταφορά τα 2.000 κιλά ή 20 εκατομμύρια, μονάδα με την οποία συνήθίζεται να τιμολογείται η οδική μεταφορά, στη θαλάσσια μεταφορά 6.000 κιλά και στην αεροπορική μεταφορά 1.000 κιλά.

Όσο αναφορὰ το κόστος μεταφοράς ενός τυπικού φορτίου, με προσορισμό την κεντρική Ευρώπη, δεν υπάρχουν συγκεκριμένες τιμές που να αφορούν κάθε διαδρομή ξεχωριστά.

Το κόστος μεταφοράς μπορεί να διαφοροποιείται όχι μόνο από διαδρομή σε διαδρομή ή από χώρα σε χώρα, αλλά και από πόλη σε πόλη. Έτσι οι τιμές που υπάρχουν, αναφέρονται συνήθως για το κόστος μεταφοράς σε πόλεις ή χώρες και όχι σε διαδρομές. Αυτό οφείλεται στο ότι μεγάλο ρόλο στη διαμόρφωση του κόστους μεταφοράς, παίζουν και άλλοι παράγοντες, όπως η ζήτηση ενός συγκεκριμένου προϊόντος, σε μια συγκεκριμένη περιοχή, η τιμή του πετρελαίου, η οικονομική κατάσταση της εποχής κ.α.

Από τα στοιχεία που υπάρχουν, μπορούμε να πούμε ότι με συγκεκριμένες τιμές για ένα τυπικό φορτίο με προσορισμό το Μόναχο, το κόστος μεταφοράς κυμαίνεται από 700 έως 800 χιλιάδες δραχμές. Πρέπει να σημειώσουμε εδώ, ότι αν το ίδιο φορτίο έχει προσορισμό μια κοντινή πόλη όπως η Στουτγκάρδη, η οποία απέχει 200 χιλιόμετρα από το Μόναχο, το κόστος θα επιβαρυνθεί με 100 χιλιάδες δραχμές περίπου.

Βλέπουμε λοιπόν ότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένες τιμές και έτσι το μόνο που μπορούμε να σημειώσουμε εδώ, είναι ότι για ένα φορτίο με τυπικά προϊόντα της Κρήτης, το κόστος κυμαίνεται για τη μεταφορά με πλοίο από 9 έως 15 δρχ. το κιλό, ενώ για το αυτοκίνητο από 25 έως 40 δρχ. το κιλό.

Άρα η εκλογή μιας συγκεκριμένης διαδρομής δεν γίνεται μόνο με

οικονομικά κριτήρια, αλλά εξαρτάται και από άλλους παράγοντες που έχουν σχέση και με τα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα της κάθε διαδρομής και τα οποία αναφέρονται αναλυτικά στο κεφ. 7. Η προτίμηση για παράδειγμα της πρώτης διαδρομής εκτός από το ότι έχει μικρότερο μήκος από τις άλλες, κάτι το οποίο σημαίνει μικρότερο κόστος, έχει σαν επιπλέον πλεονέκτημα ότι είναι εξ' ολοκλήρου χερσαία και έτσι δεν υπάρχουν καθυστερήσεις που να οφείλονται στη θαλάσσια διαδρομή, κάτι το οποίο παίζει μεγάλη σημασία στα ευπαθή γεωργικά προϊόντα.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ελλάδα και ειδικότερα η Κρήτη, βρίσκεται στη νότια άκρη της Ευρώπης. Αποτελεί μέλος μιας κοινότητας κρατών, με τα οποία δεν έχει κοινά σύνορα.

Είναι επομένως θέμα καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των εξαγωγών της με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, η λύση του προβλήματος των μεταφορών.

Πρόβλημα στην ομαλή διεκπεραίωση των διεθνών οδικών μεταφορών μας εξακολουθεί να παραμένει ο περιορισμένος αριθμός αδειών διέλευσης από τρίτες (εκτός ΕΟΚ) χώρες, που δεν επιτρέπει στον τομέα αυτό των μεταφορών να ανταποκριθεί πλήρως στις ανάγκες του εξαγωγικού μας εμπορίου.

Είναι όμως γεγονός ότι το πρόβλημα των αδειών διέλευσης, γενικά εδατοζόμενο, δεν παρουσιάζει την αβύττητα προηγούμενων ετών. Η αξίωση των ποσοτώσεων, που συμφωνήθηκε με τις περισσότερες χώρες προς τις οποίες κατευθύνονται ή από τις οποίες διέρχονται τα φορτηγά μας διενεργώντας οδικές εμπορευματικές μεταφορές στον Ευρωπαϊκό χώρο, το έχει αμβλύνει σημαντικά. Σοβαρές δυσκολίες μας δημιουργεί μόνο η διέλευση της Αυστρίας, που είναι χώρα κλειδί για τις μεταφορές μας. Ο αριθμός των αδειών, που μας χορηγεί η χώρα αυτή, οριοθετεί, κυριολεκτικά τις δυνατότητες ανάπτυξης των οδικών μεταφορών μας. Κι αυτό γιατί τα φορτηγά μας

διασχίζουν υποχρεωτικά τη χώρα αυτή, είτε ακολουθήσουν την παράδοσιακή διαδρομή, μέσω Γιουγκοσλαβίας (είσοδος στην Αυστρία από Lawamund ή Spielteid), είτε στραφούν προς τις παρθμειακές, μέσω Ιταλίας, διαδρομές (είσοδος στην Αυστρία από Breunee).

Η παράδοση των αδειών Αυστρίας παραμένει αμετάβλητη από το 1979. Οι Αυστριακοί, υποστηρίζοντας ότι αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος, υπερφόρτωσης του οδικού δικτύου της χώρας τους και υποβάθμιση της ζωής των κατοίκων της, αρνούνται οποιαδήποτε αύξηση αδειών.

Υποστηρίζουν ότι ο οδικό μεταφορικό έργο, που εξυπηρετεί το Αυστριακό οδικό δίκτυο, έχει ξεπεράσει τις δυνατότητες, που έχει η χώρα τους ν' ανταποκριθεί στο διαμετακομιστικό της ρόλο στην καρδιά της Ευρώπης.

Ως μόνη λύση προτείνουν τη μετατόπιση του εμπορευματοκιβωτίου μεταφορικού έργου από το φορτηγό αυτοκίνητο στο σιδηρόδρομο. Ίσως μάλιστα αυτός είναι ο κύριος στόχος των αυστριακών, αφού είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται να εξασφαλίσουν το δυνατόν μεγαλύτερο έργο στους σιδηροδρόμους τους.

Στις επιδιώξεις τους αυτές υποστηρίζονται και από άλλες χώρες, ιδιαίτερα την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οι οποίες έχουν ισχυρούς σιδηροδρομικούς οργανισμούς.

Η έλλειψη αδειών Αυστρίας, εφόσον όπως διαφαίνεται, η χώρα αυτή επιμένει στην περιοριστική για τις οδικές μεταφορές πολιτική της, μπορεί να αντισταθμιστεί με σημαντική αύξηση των

αδειών Ουγγαρίας. Αυτό θα επιτρέψει τη λειτουργία, για ορισμένα, τουλάχιστον φορτία της εναλλακτικής διαδρομής μέσω Ουγγαρίας.

Η έλλειψη αρκετών αδειών Γιουγκοσλαβίας, Αυστρίας, Ουγγαρίας αλλά και Ιταλίας, επέβαλε τη λήψη μιας σειράς από μέτρα για την ομαλή διενέργεια των οδικών μεταφορών μας.

Ορισμένα από αυτά είχαν απόλυτη επιτυχία, σε βραχυχρόνια βάση. Ορισμένα άλλα, μαζί με τις εξελίξεις, που έχουν δρομολογηθεί στον κοινοτικό χώρο, αλλά και στις διμερείς μας σχέσεις με τις σημαντικές για τις οδικές μεταφορές μιας χώρας, πιστεύεται, ότι θα εξασφαλίσουν την ομαλή διενέργεια των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών μας, σε μακροχρόνια βάση.

α. Η καθιέρωση της νέας παρθμειακής γραμμής Πάτρα - Τεργέστη, απέβλεπε στην παράκαμψη της Γιουγκοσλαβίας, μέσω μιας διαδρομής, για την οποία δεν απαιτείται άδεια διέλευσης του ιταλικού εδάφους.

Η επιτυχία της παρθμειακής αυτής γραμμής ξεπέρασε και τις πιο αισιόδοξες προσδοκίες.

β. Με βάση τις νέες δυνατότητες, που δημιούργησε η νέα αυτή παρθμειακή γραμμή, επανεξετάστηκαν όλες οι διαδρομές, που οδηγούν προς τις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, ώστε να επιτευχθούν οι καλύτεροι δυνατοί συνδυασμοί, με τελικό στόχο την πληρέστερη αξιοποίηση των διαθέσιμων αδειών για την εξυπηρέτηση των εξαγωγών μας.

γ. Τα μέτρα αυτά, με τα οποία ένα μεγάλο μέρος εξαγωγών μας ε-

εξυπηρετείται μέσω Ιταλίας, μας επιτρέπουν να εκμεταλλευτούμε και το στοιχείο της εποχικότητας. Τη χειμερινή και εαρινή περίοδο, που οι παρθμειακές γραμμές μέσω Ιταλίας δεν αντιμετωπίζουν τουριστική αιχμή, εξυπηρετούν ευκολότερα φορτηγά αυτοκίνητα από τη θερινή (εποχή τουριστικού ρεύματος προς Ελλάδα) και φθινοπωρινή (εποχή επιστροφών τουριστών στις πατρίδες τους).

Αλλά και το είδος των εξαγόμενων γεωργικών προϊόντων, ευνοεί το σχεδιασμό αυτό. Τα σταφύλια π.χ. (φθινοπωρινή περίοδος) μεταφέρονται μέσω της παραδοσιακής διαδρομής (Γιουγκοσλαβία - Αυστρία), αφού με τα παραπάνω μέτρα εξασφαλίζεται η καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων αδειών.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προοπτικές, που διαγράφονται για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μας, είναι καλές.

Καθοριστική για την ανάπτυξή τους είναι η απόφαση του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με την οποία, μετά το 1992 δημιουργείται ελεύθερη αγορά μεταφορών, χωρίς περιορισμούς, στον κοινοτικό χώρο.

Κατά τη μεταβατική περίοδο και με σκοπό την προαδευτική προσαρμογή προς τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς, οι κοινοτικές άδειες (ετήσιας χρήσης και απεριόριστου αριθμού ταξιδιών) θα αυξάνεται ετησίως κατά 40%.

Αυτές οι θεμελιώδεις ρυθμίσεις για την ελευθεροποίηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον κοινοτικό χώρο για τις οποίες η Ελλάδα έχει πρωτοστατήσει, εξασφαλίζουν την ελεύθερη μεταφορά των προϊόντων μας, μέσω Ιταλίας προς τις κοινοτικές αγορές.

Παράλληλα έχει επιτευχθεί αναβάθμιση του θέματος των διελεύσεων μέσω Γιουγκοσλαβίας - Αυστρίας από διμερές (Ελλάδας - Γιουγκοσλαβίας, Ελλάδας - Αυστρίας) σε κοινοτικό.

Πρωτεύεται ότι οι Ευρωπαϊκές Κοινότητες, με το ειδικό βόρος των οικονομικών σχέσεών τους με τις τρίτες χώρες, θα συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη οριστικών λύσεων στο θέμα της οδικής διαμετακόμισης μέσω του εδάφους τους. Άλλωστε το πρόβλημα αυτό δεν απασχολεί μόνο τους Έλληνες μεταφορείς, αλλά και τους συναδέλ-

φους των άλλων καινοσηκών χωρών.

Όσα αναφέρθηκαν παραπάνω σχετικά με τις εξελίξεις και τις προοπτικές στον τομέα των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, δίνουν μια εικόνα των δυνατοτήτων του, στο παρόν και το μέλλον, για την εξυπηρέτηση των εξαγωγών μας.

Οι δυνατότητες αυτές, στην περίπτωση που δεν επιλυθεί οριστικά το πρόβλημα των οδικών διέλευσης από Αυστρία (και κατά δεύτερο λόγο από Ουγγαρία), μπορεί να αυξηθούν, αν πραγματοποιηθεί και κάποια αποκέντρωση των εξαγωγών σε διάφορες αγορές ή δημιουργηθούν διαμετακομιστικά κέντρα συγκέντρωσης και προώθησης των προϊόντων μας στις διάφορες Ευρωπαϊκές αγορές. (Η σημερινή οξύτητα του προβλήματος οφείλεται ασφαλώς στο γεγονός, ότι περισσότερο από το των συνολικών φορτίων από την Κρήτη, που μεταφέρονται οδικώς, καταυθύνεται στη Γερμανία και κυρίως στο Μόναχο).

Παράλληλα όμως με τις οδικές μεταφορές, πρέπει να αξιοποιηθούν και οι δυνατότητες των άλλων μέσων και τρόπων μεταφοράς τουλάχιστον για τα φορτία εκείνα, που δεν μπορεί, λόγω αντικειμενικών αδυναμιών, να εξυπηρετήσει το φορτηγό αυτοκίνητο. Ο σιδηρόδρομος επιβάλλεται να διαδραματίσει ένα σημαντικό-τερο ρόλο. Θα μπορούσε ακόμα να εξεταστεί η σκοπιμότητα και η δυνατότητα χρησιμοποίησης πλοίων ψυγείων για τη μεταφορά και η διάθεση των ευπαθών γεωργικών προϊόντων, κάτι το οποίο εξυπηρετεί σε πολύ μεγάλο βαθμό την Κρήτη, γιατί θα μειωθεί το κόστος

και ο χρόνος μεταφοράς.

Η δημιουργία, ειπάλλου ενός διαμετακομιστικού κέντρου (π.χ. στην Τεργέστη), θα απέτρεπε την υπερτροφοδότηση της Γερμανικής αγοράς με τον όγκο των προϊόντων, που φθάνουν όλα μαζί, αφού τα φορτηγά, που τα μεταφέρουν, αποβιβάζονται στα Ιταλικά λιμάνια από τα οχηματαγωγά και ταξιδεύουν, το ένα πίσω από το άλλο, συνήθως για τις ίδιες αγορές.

