

**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : «ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»**

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΒΕΡΙΒΑΚΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Επιβλέπων : Καθηγητής **Λιοδάκης Γεώργιος**

ΧΑΝΙΑ , 2011

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γ. Λιοδάκη, Καθηγητή του Πολυτεχνείου Κρήτης, για την καθοδήγησή του στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Επίσης ευχαριστώ τα δύο επιπλέον μέλη της τριμελούς επιτροπής, κ. Κ. Χλωμούδη, και κ. Ε. Τζαννάτο, Αναπληρωτές Καθηγητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για την πρόθυμη και εμβόλιμη συμμετοχή τους, αλλά και για την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφεραν ακόμα και μετά την ολοκλήρωση των προπτυχιακών σπουδών μου στο Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Ακόμα, ευχαριστώ το Πολυτεχνείο Κρήτης που μου έδωσε την ευκαιρία να παρακολουθήσω το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Κοινωνική και Τεχνολογική Ανάπτυξη, του Γενικού Τμήματος, που μου προσέφερε γνώσεις και κίνητρο για επαγγελματική και προσωπική εξέλιξη.

Τέλος, να αναφέρω ότι οι τυχόν πολιτικές εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία εκφράζουν τους φορείς που αναφέρονται ή τη συγγραφέα, και όχι απαραίτητα τα μέλη της Επιτροπής.

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	04
Εισαγωγή.....	05

Κεφάλαιο 1ο

Περιγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

1.1. Εισαγωγικές Παρατηρήσεις	07
1.2. Το ακτοπλοϊκό σύστημα	08
1.3. Στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων.....	08
1.4. Ανάλυση του ακτοπλοϊκού στόλου	11
1.5. Λειτουργίες λιμένα – υφιστάμενη λιμενική υποδομή.....	12
1.6. Αδυναμίες υποδομής	14
1.7.. Ακτοπλοϊκές εταιρείες.....	15

Κεφάλαιο 2ο

Ιστορική εξέλιξη των θεσμικών και κοινωνικο-οικονομικών παραγόντων διαμόρφωσης της ακτοπλοΐας

2.1. Γενικές Παρατηρήσεις	17
2.2. Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα	19
2.3. Χαρακτηριστικά της Αγοράς	20
2.4. Προσφορά και ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες	22
2.5. Ναυτιλιακή Πολιτική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία.....	24
2.6. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	25
2.7. Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα έως το 2002.....	28
2.8. Ο νόμος 2932/2001 περί «ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές».....	33
2.9. Η εφαρμογή του εν λόγω νόμου και οι αντιδράσεις μέχρι το 2005.....	37
2.10. Οι αλλαγές από τα μέσα του 2005 μέχρι σήμερα.....	40
2.11. Συμπεράσματα.....	42

Κεφάλαιο 3ο

Οι νέες τάσεις στην τεχνολογία της Ελληνικής Ναυτιλιακής βιομηχανίας

3.1. Εισαγωγικές Παρατηρήσεις	46
3.2. Χαρακτηριστικοί τύποι σκαφών.....	49
3.3. Τεχνολογικές εξελίξεις στην ακτοπλοΐα και οι επιπτώσεις τους.....	52
3.4. Η τάση για αυτοματισμό	53
3.5. Χρηματοπιστωτικός Τομέας	54

Κεφάλαιο 4ο

Συγκρίσεις της ακτοπλοΐας με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς και προοπτικές ανάπτυξης

4.1. Γενικές Παρατηρήσεις	57
4.2. Θαλάσσιες Μεταφορές	57
4.3. Αεροπορικές μεταφορές	57
4.4. Κοινά σημεία και αντιθέσεις.....	58
4.5. Η Ελληνική αγορά του Αιγαίου ως ένα πεδίο έρευνας	62
4.6. Συμπεράσματα	63

Κεφάλαιο 5ο

Η Πολιτική των Μεταφορών και οι Προοπτικές της Ακτοπλοΐας

5.1. Υπάρχουσα κατάσταση	65
5.2. Η σημασία των μεταφορών	66
5.3. Αναγκαίες αλλαγές	68

Γλωσσάρι	70
----------------	----

Παράρτημα Α'.....	72
-------------------	----

Παράρτημα Β'	80
--------------------	----

Παράρτημα Γ'	82
--------------------	----

Βιβλιογραφία.....	85
-------------------	----

Πρόλογος

Η ναυτιλία είναι ο πιο πλουτοπαραγωγικός τομέας της ελληνικής οικονομίας και ιδιαίτερα ο κλάδος της ακτοπλοΐας, λόγω της νησιώτικης ιδιομορφίας της Ελλάδας. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η καταγραφή της σημερινής κατάστασης της ελληνικής ακτοπλοΐας αλλά και των προοπτικών που αυτή φαίνεται να έχει στο απώτερο μέλλον.

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφεται, αναλύεται και αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση αναλύοντας το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα, τα στοιχεία διακίνησης επιβατών και οχημάτων, τις λειτουργίες των λιμανιών καθώς και τις αδυναμίες που παρατηρούνται.

Εν συνεχεία στο δεύτερο κεφαλαίο παρουσιάζονται οι θεσμικοί και κοινωνικο – οικονομικοί παράγοντες που διαμορφώνουν την σημερινή κατάσταση υπό το πρίσμα μιας ιστορικής αναδρομής προκειμένου να γίνουν κατανοητοί οι παράγοντες που την επηρέασαν. Επιπροσθέτως θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την Ελλάδα σε σχέση με την Ευρώπη καθώς και στα θεσμικά δικαιώματα των απασχολούμενων. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τις προοπτικές που διαφαίνονται στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Στο τρίτο κεφάλαιο ερμηνεύονται οι τεχνολογικές εξελίξεις στην ακτοπλοΐα αναλύοντας τη συνεισφορά της τεχνολογίας σε αυτήν. Τονίζεται το γεγονός, ότι η τελευταία θα πρέπει να χρησιμοποιείται με μέτρο και φειδώ έτσι ώστε να μην καταλήξει να είναι ο άνθρωπος υποχείριό της. Βασικό ρόλο στην τεχνολογική εξέλιξη έχει η χρήση της σύγχρονης πληροφορικής. Τέλος στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται και ο τρόπος λειτουργίας του χρηματοπιστωτικού τομέα στην ακτοπλοΐα.

Αντικείμενο του τέταρτου κεφαλαίου αποτελεί η σύγκριση της ακτοπλοΐας με τα άλλα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, χρησιμοποιώντας την ελληνική αγορά του Αιγαίου ως ένα πεδίο έρευνας. Εκτιμάται η ζήτηση για την ελληνική ακτοπλοΐα και εξάγονται συμπεράσματα.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το πέμπτο κεφάλαιο όπου εκεί αναλύεται και εκτιμάται η υπάρχουσα κατάσταση, καθώς και η σημασία των μεταφορών. Οι προοπτικές της Ελληνικής ακτοπλοΐας καθώς και οι πολιτικό-οικονομικές παράμετροι θα μας απασχολήσουν και θα μας οδηγήσουν να ανακαλύψουμε ποιες είναι οι αναγκαίες αλλαγές για την σωστή ανάπτυξη της.

Εισαγωγή

Οι Έλληνες, περισσότερο από κάθε άλλο λαό έχουν παραμείνει, καθ' όλη τη διάρκεια της πολύ μεγάλης ιστορίας τους, ναυτικοί, έχουν αγαπήσει τη θάλασσα, και τη θεωρούν ένα όμορφο στοιχείο με φιλικό περιβάλλον. Πολύ σύντομα συνειδητοποίησαν ότι η θάλασσα μπορούσε να τους προσφέρει ένα τρόπο ζωής που τους πρόσφερε ελευθερία στον τρόπο ζωής και στην ανάπτυξη του ελεύθερου πνεύματος. Η ναυτιλία μπήκε στην ζωή τους πολύ εύκολα και αυτό είχε να κάνει με την γεωγραφική τοποθεσία της Ελλάδας, το κλίμα της, και τις ατελείωτες ακτές της. Η μεγάλη ακτογραμμή της περιέχει φυσικούς όρμους, λιμάνια και μεγάλο αριθμό νησιών. Η γεωγραφική θέση της προσφέρει πλεονέκτημα γιατί βρίσκεται σχεδόν στην μέση της Μεσογείου, ανάμεσα στην Ευρώπη την Ασία και την Αφρική.

Ο πρώτος στόλος της προϊστορικής Ελλάδας ξεκίνησε από την Κρήτη και σιγά όλες σχεδόν οι νησιώτικες περιοχές ακλούθησαν. Το εμπόριο ήταν αυτό που είχε το βασικό ρόλο με αποτέλεσμα την οικονομική άνθηση των περιοχών στο πέρασμα του χρόνου (Polemis 2007: 1, 19). Δε θα ήταν υπερβολή να αναφέρουμε ότι ανέκαθεν, η ακτοπλοΐα ήταν υπεύθυνη για τους δεσμούς ενότητας της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά, σαν ένα Έθνος (Lekakou 2007: 259). Γενικότερα, η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας όπως επίσης και στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στην κοινωνική και περιφερειακή πολιτική. Εξυπηρετούνται ανάγκες ζωτικής σημασίας για το νησιώτικο χώρο, αφού μεταφέρονται επιβάτες, προϊόντα, αναπτύσσεται ο τουρισμός, διακινούνται υλικά, στρατιωτικά εφόδια, κ.α. (Θεοδωρόπουλος 1998: 71).

Λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας μας, με το μήκος των παραλίων να εκτείνονται στα δεκαέξι χιλιάδες χιλιόμετρα, το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα να φτάνει τα τρεις χιλιάδες μικρά και μεγάλα νησιά (www.yen.gr), οι ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με την ηπειρωτική χώρα είναι μεγάλες και μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο μέσω των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών μεταφορών. Έτσι λοιπόν, περίπου (35) εκατομμύρια επιβάτες και επτά (7) εκατομμύρια οχήματα μεταφέρονται, συνδέοντας την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού. Παρόλα αυτά όμως, η σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από

προβλήματα αφενός σχετικά με την προσφορά υπηρεσιών από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και αφετέρου σχετικά με την λειτουργία του κράτους και τις παρεμβάσεις του στον τομέα αυτό. Αποτέλεσμα είναι οι ακτοπλοϊκές γραμμές να μην καλύπτουν ικανοποιητικά τις νησιώτικες περιοχές γεγονός που επηρεάζει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των περιοχών αυτών, την εμπορική δραστηριότητα και τον τουρισμό, συνεπώς και την εθνική οικονομία.

Κεφάλαιο 1^ο

Περιγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

1.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Με τον όρο ακτοπλοΐα εννοούμε την μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών της Ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, ή και μεταξύ των λιμανιών των διαφόρων νησιών. Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/3-10-73. ΦΕΚ Α261 το αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητων πλοίων (Σαμπράκος και Γκατζόλη 1996: 106). Η ακτοπλοΐα έπαιξε και παίζει ακόμα και στις ημέρες μας, πολύ σημαντικό ρόλο στη συνοχή του ελληνικού κράτους. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών και ένα τεράστιο νησιώτικο σύμπλεγμα που περιβάλλουν την ηπειρωτική χώρα γεγονός το οποίο αποτελεί ιδιαίτερο φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οικονομικά και κοινωνικά δε, η ακτοπλοΐα προσφέρει νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη και βελτίωση της ποιότητας ζωής στα νησιά αυτά, αφού, παρόλο που διαθέτουν εξαιρετικό φυσικό περιβάλλον και σπουδαία πολιτιστική κληρονομιά, λόγω του μικρού τους μεγέθους και της γεωγραφικής ασυνέχειας αντιμετωπίζουν πολλαπλά και ποικίλα προβλήματα (Χλωμούδης κ.α. 2007: 24, 25). Γενικότερα, παρατηρείται μια κατάσταση αρκετά συχνά στις θαλάσσιες επιβατικές συγκοινωνίες όπου η προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υστερεί σε ένα αριθμό χαρακτηριστικών – ασφάλεια, συνέπεια, ποιότητα, ταχύτητα, συχνότητα, επάρκεια, κτλ., - των επιπέδων που επιθυμεί ο χρήστης κάθε φορά, δεχόμενος να καταβάλλει ένα κόμιστρο μέσα σε λογικά πλαίσια (Γουλιέλμος και Σαμπράκος 2002: 223).

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε., στην αναφορά για τις μεταφορές, μεγάλη πρόκληση αποτελεί η ικανοποίηση μεγαλύτερων απαιτήσεων των πολιτών, όσον αφορά την ασφάλεια, την ταχύτητα και την καλή ποιότητα υπηρεσιών. (Χλωμούδης κ.α 2007: 39). Τα τελευταία χρόνια έχουν υπάρξει σημαντικές εξελίξεις στα θέματα των μεταφορών με ιδιαίτερη έμφαση στην επίτευξη άλλων στόχων, όπως της περιφερειακής ανάπτυξης, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο. Οι εξελίξεις αυτές σχετίζονται όχι μόνο με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις μεταφορές αλλά και με μια νέα αντίληψη ως προς τις προτεραιότητες και τις ιδιαίτερες ανάγκες της κάθε περιοχής.

1.2. Το Ακτοπλοϊκό Σύστημα

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, μέσω ενός περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμανιών στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμανιών στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και πολύ αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσίας μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα τελευταία έτη, ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Επίσης, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου.

Το εσωτερικό επιβατηγό ακτοπλοϊκό σύστημα συγκροτείται βασικά από τα Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, τα λιμάνια και τις ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές. Το σύστημα αυτό σήμερα, απασχολεί περίπου 196 πλοία (Παράρτημα Α') παντός τύπου (μονόαστρα συμβατικά κλειστού και ανοικτού τύπου, καταμαράν, υψηλών ταχυτήτων και υδροπτέρυγα), αναπτύσσεται μέσω κύριων και δευτερευουσών τακτικών γραμμών κατανεμημένων σε εννέα βασικές νησιωτικές περιοχές, μέσω πορθμειακών γραμμών καθώς και επιδοτούμενων δρομολογιακών γραμμών (δημόσιας υπηρεσίας), που συνολικά παρέχουν 1.500 περίπου συνδέσεις μεταξύ 40 και 100 περίπου ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμανιών, αντίστοιχα (Tzannatos 2005: 86). Ειδικότερα η Κρήτη διαθέτει οκτώ σημαντικά λιμάνια μέσω των οποίων διακινείται μεγάλο μέρος της ελληνικής γεωργικής παραγωγής.

Με εξαίρεση ένα πολύ περιορισμένο αριθμό ηπειρωτικών συνδέσεων, η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα καλύπτει τις απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών και τροχήλατων φορτίων (οχημάτων) από και προς το νησιωτικό χώρο, παρέχοντας συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής και των νησιών, καθώς και διανησιωτικές συνδέσεις (Χλωμούδης κ.α.: 47-48).

1.3. Στοιχεία Διακίνησης Επιβατών και Οχημάτων

Στο εσωτερικό ακτοπλοϊκό σύστημα διακινούνται περίπου 55 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, από τους οποίους 20 περίπου εκατομμύρια είναι ακτοπλοϊκοί επιβάτες και οι υπόλοιποι πορθμειακοί (Χλωμούδης κ.α 2007.: 48). Η διακίνηση επιβατών στις 13 κυριότερες ακτοπλοϊκές και 17 κυριότερες πορθμειακές γραμμές

υπερβαίνει το 90% των αντίστοιχων συνολικών διακινήσεων, ενώ η σχέση πορθμειακών και ακτοπλοϊκών διακινήσεων είναι περίπου 3 προς 2. Η διακίνηση χαρακτηρίζεται αφενός από έντονη εποχικότητα (με μέση σχέση θέρους/χειμώνα περίπου 2:1) αφού διαπιστώνονται έντονες διακυμάνσεις της επιβατικής ζήτησης επηρεαζόμενη από οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς παράγοντες όχι μόνο σε τοπικό αλλά και διεθνές επίπεδο, και αφετέρου από έντονη χωροταξική ανομοιομορφία στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης. Στο δίκτυο γραμμών του Αιγαίου διακινείται περίπου το 70% του συνόλου των επιβατών ακτοπλοΐας της χώρας. Το 45% περίπου της συνολικής επιβατικής διακίνησης στο δίκτυο του Αιγαίου γίνεται στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων, το 25% στην Κρήτη, το 15% στα Δωδεκάνησα και το 15% στο Βόρειο Αιγαίο. Το δίκτυο του Αιγαίου είναι βασικά μονοκομβικό γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, από όπου διακινείται περίπου το 35% του συνόλου των επιβατών της ακτοπλοΐας και αποτελεί την αφετηρία 10 κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων και αυτών του Αργοσαρωνικού (Χλωμούδης κ.α. 2007: 49).

Στην κατηγορία των θαλασσίων μεταφορών που εμφανίζουν αυξημένες συχνότητες εξυπηρέτησης συναντάμε αυτές της Μύκονου – Τήνου, Μυκόνου - Ραφήνας, Πάρου-Σαντορίνης και γενικά όλες εκείνες τις συνδέσεις όπου οι περιοχές χαρακτηρίζονται από αυξημένη τουριστική κίνηση και διαθέτουν πλοία με υψηλές ταχύτητες. Αντίθετα στην κατηγορία που εμφανίζει χαμηλές συχνότητες εξυπηρέτησης συναντάμε τις συνδέσεις μεταξύ των νησιών όπου υπάρχει σχετικά αραιή επικοινωνία μεταξύ τους λόγω του ακτινικού δικτύου γραμμών από τον Πειραιά και της έλλειψης περιφερειακών τοπικών συνδέσεων (π.χ. σύνδεση Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων) και οι διανησιωτικές συνδέσεις (μεταξύ νησιών διαφορετικών συμπλεγμάτων π.χ. Κυκλάδες – Δωδεκάνησα) (Χλωμούδης κ.α. 2007: 52).

Ένα μεγάλο πρόβλημα κατά την καλοκαιρινή κυρίως περίοδο είναι οι ώρες εξυπηρέτησης των λιμανιών. Ο σχεδιασμός των δρομολογίων που αφορούν τις αναχωρήσεις γίνεται με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

- την αναχώρηση από το ηπειρωτικό λιμάνι εντός χρονοδιαγράμματος
- την αναχώρηση από το τελικό νησιωτικό λιμάνι μέσα σε τέτοιο χρονικό διάστημα έτσι ώστε ο χρόνος παραμονής του σε αυτό να είναι ο μικρότερος δυνατός. Το παραπάνω κριτήριο είναι πολύ σημαντικό για τους πλοιοκτήτες

γιατί το κόστος εκμετάλλευσης των καινούριων πλοίων δεν τους επιτρέπει την παραμονή αυτών για μεγάλη χρονική περίοδο εκτός εκμετάλλευσης

Αποτέλεσμα των καθυστερήσεων οι οποίες επιβαρύνουν τα δρομολόγια λόγω των πολλών ενδιάμεσων προσεγγίσεων, είναι το γεγονός ότι δεν είναι ακριβής ο σχεδιασμός των δρομολογίων έτσι ώστε η εξυπηρέτηση τουριστικών και μη νησιών να γίνεται σε ώρες που προκαλούν μεγάλη ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Με το νέο καθεστώς της απελευθέρωσης, ο μόνος παρεμβατικός ρόλος που δύναται να έχει το κράτος, επικεντρώνεται στη διαχείριση των χρόνων αναχώρησης, στο πλαίσιο της διαχείρισης της λιμενικής υποδομής, σε μία προσπάθεια ορθολογικής κατανομής της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (Χλωμούδης κ.α.2007: 53).

Η εποχικότητα είναι ένας δείκτης που χαρακτηρίζει τη ζήτηση και αυτή επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες, οι τουριστικές περίοδοι, κ.α.. Είναι γεγονός ότι η ικανοποίηση που απολαμβάνει ο ταξιδιώτης σε συνδυασμό με το κόμιστρο που καταβάλλει, είναι παράγοντες που επίσης επηρεάζουν, τη ζήτηση και επιφέρουν συνέπειες αφενός στους επιβάτες και αφετέρου σε εκείνους που παρέχουν την εκάστοτε ακτοπλοϊκή υπηρεσία (Lagoudis et al. 2006: 6, Lekakou 2007: 257, 268). Η εποχικότητα στη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι σύνηθες φαινόμενο της ελληνικής ακτοπλοΐας (Psaraftis and Papanikolaou 1992, Karayannis et al. 2000). Ακόμα και στο μεγαλύτερο ελληνικό νησί, την Κρήτη, που έχει αρκετά μεγάλο πληθυσμό και ο οποίος έχει οικονομικά οφέλη και από άλλα επαγγέλματα πέραν της ακτοπλοΐας, διακρίνεται έντονα η εποχικότητα στη ζήτηση μεταφοράς: επιβατών, αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών (Lagoudis et al. 2006: 6). Έτσι, η ζήτηση, κατά την καλοκαιρινή περίοδο εμφανίζει μεγάλη αύξηση, περίπου 80%, ίσως λόγω της προσφοράς υπηρεσιών κατά τη χειμερινή περίοδο. Στην κατηγορία των θαλασσιών συνδέσεων που παύουν να λειτουργούν κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, ανήκει το σύνολο εκείνων που προσπαθούν να καλύψουν την τουριστική ζήτηση κατά τη θερινή περίοδο. Άμεσο αποτέλεσμα αυτής της μείωσης, είναι η κατακόρυφη πτώση των συνδέσεων εξυπηρέτησης των νησιών. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στο γεγονός ότι το 40% των καλοκαιρινών συνδέσεων παύει να υφίστανται κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Αυτή η χαμηλή εξυπηρέτηση της νησιωτικής περιοχής κατά τη διάρκεια του χειμώνα ενισχύεται και από τις ακυρώσεις των δρομολογίων εξαιτίας των κακών καιρικών συνθηκών. Άμεσο αποτέλεσμα αυτών των καταστάσεων είναι, κάποια νησιά, κυρίως του Αιγαίου, να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στην μεταφορά τους για μεγάλα χρονικά διαστήματα κατά τους

χειμερινούς μήνες με δυσκολίες στη ζωή και συχνά στην εξυπηρέτηση αναγκών υγείας των κατοίκων τους (Χλωμούδης κ.α. 2007: 52-53)

1.4. Ανάλυση του Ακτοπλοϊκού Στόλου

Κυρίαρχος τύπος των προσφερόμενων πλοίων είναι αυτός του Ε/Γ-Ο/Γ με συμμετοχή 75% στο σύνολο των προσφερομένων πλοίων και σκαφών. Από τα 90 μεγαλύτερα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου (άνω των 700 κόρων), το 70% περίπου απασχολούνται στο Αιγαίο και κατανέμονται το 40% στις Κυκλάδες, το 22% στη Κρήτη, το 13% στα Δωδεκάνησα και το 17% στο Βόρειο Αιγαίο, σε προφανή αντιστοιχία του ποσοστού απασχολούμενων πλοίων και της επιβατικής διακίνησης. Η μεγάλη αυτή συμμετοχή των ανοικτού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ αντανakλά αφενός την ανάγκη κάλυψης των πολλών τοπικών (και όχι μόνο) και συχνών συνδέσεων στο δίκτυο και αφετέρου την ανάγκη αντιμετώπισης των συνεπειών από την ενδεχόμενη υπαγόρευση απομάκρυνσης αυτών των πλοίων από το δίκτυο.

Αναφορικά με την ηλικιακή κατανομή του συνόλου του ακτοπλοϊκού στόλου παρουσιάζεται μεγάλη συγκέντρωση πλοίων και σκαφών γύρω από την ηλικία των 6 ετών, καθώς και γύρω από αυτή των 30 ετών. Αναλυτικότερα, το 35,7% των πλοίων είναι ηλικίας μέχρι και 12 ετών, το 20,8 % έχει ηλικία μεταξύ 13 και 24 ετών και σχεδόν το ήμισυ του στόλου (43,5%) είναι ηλικίας από 25 μέχρι 35 ετών. Το υφιστάμενο καθεστώς (Εθνικός Κανονισμός) υπαγορεύει την αναγκαστική απόσυρση των επιβατηγών πλοίων από το ακτοπλοϊκό σύστημα με την παρέλευση της 35ετίας (30ετίας από το 2008). Καθίσταται συνεπώς απαραίτητη η ανάγκη ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου μέσω της αντικατάστασης των παλαιότερων πλοίων με καινούρια, καθώς η διατήρηση της προσφοράς στα επίπεδα κάλυψης της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία του συστήματος. Η αναφερόμενη ανάγκη άμεσης και βραχυπρόθεσμης αντικατάστασης των γερασμένων πλοίων αφορά τμήμα των Ε/Γ-Ο/Γ και συγκεκριμένα το 30% του συνόλου των πλοίων αυτού του τύπου.

Σε σχέση με την ταχύτητα των πλοίων, η μέση ταχύτητα των Ε/Γ-Ο/Γ περιορίζεται στους 15 κόμβους λόγω της συμμετοχής των Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου. Η μέση ταχύτητα των Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου είναι 21 κόμβοι, ενώ η αντίστοιχη των πλοίων ανοικτού τύπου είναι 11 κόμβοι. Η παρουσία ταχύπλων Ε/Γ-Ο/Γ με μέση ταχύτητα που υπερβαίνει τους 35 κόμβους εκφράζει την αλματώδη βελτίωση στην

ποιότητα των παρεχομένων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, στο βαθμό που ο χρόνος αποτελεί κύριο προσδιοριστικό παράγοντα της ζήτησης αυτών των υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την ανάλυση της μέσης μεταφορικής ικανότητας επιβατών ανά τύπο πλοίου, προκύπτει ότι τόσο τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ όσο και τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ διαθέτουν «συγκρίσιμες» μεταφορικές ικανότητες και συνεπώς η ταχύτητα δεν περιορίζει σημαντικά τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Αξιοσημείωτο είναι ότι η συμμετοχή των Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου στη διαμόρφωση της μέσης μεταφορικής ικανότητας των Ε/Γ-Ο/Γ παράγει μερική στρέβλωση αυτού του αποτελέσματος, αφού η μέση μεταφορική ικανότητα των Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου κυμαίνεται γύρω στους 900 επιβάτες, έναντι αυτής των 600 επιβατών των ταχύπλοων Ε/Γ-Ο/Γ (Χλωμούδης κ.α. 2007: 61-67).

1.5. Οι λειτουργίες του λιμένα – υφιστάμενη λιμενική υποδομή

Οι λιμένες αποτελούν το σημαντικότερο κρίκο στην αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών και του ακτοπλοϊκού συστήματος (Μυλωνόπουλος 2006: 13). Η καταγραφή, η ανάλυση και αξιολόγηση της υπάρχουσας λιμενικής υποδομής της χώρας, μας οδηγεί ανεπιφύλακτα σε μία σειρά παρατηρήσεων που αφορούν την επάρκειά τους στο να καλύψουν αποδοτικά και με ασφάλεια όχι μόνο τις υπάρχουσες ανάγκες, αλλά και τις μελλοντικές, κάτω από τις απαιτήσεις διαφορετικών οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών (άρση cabotage, εισαγωγή πλοίων «νέας τεχνολογίας» στην αγορά, επιβεβλημένη αντικατάσταση μεγάλου αριθμού συμβατικών πλοίων άνω του ορίου ηλικίας, έντονος εξωτερικός ανταγωνισμός από τις αερομεταφορές, κλπ.) (Χλωμούδης κ.α. 2007: 93). Οι λειτουργίες του λιμένα είναι πάρα πολλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν το λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Σκοπός είναι η παροχή υπηρεσιών διακίνησης των φορτίων και των επιβατών με έργα ανωδομής, όπως επίσης και η εξυπηρέτηση του πλοίου με την κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή προσόρμιση και λειτουργική εξυπηρέτησή του (Μυλωνόπουλος 2006: 1).

Το μεγάλο πλήθος νησιών που υπάρχουν στη χώρα μας από τα όποια τα περισσότερα βρίσκονται σε σημαντική απόσταση μεταξύ τους δημιουργεί το πρόβλημα της διάσπασης του χώρου δράσης των ακτοπλοϊκών γραμμών και ταυτόχρονα συνοδεύεται και από ένα μεγάλο, πλήθος λιμανιών. Ένα πολύ μεγάλο μέρος των νησιών αυτών εμφανίζεται με περισσότερα από ένα λιμάνια, γεγονός που έχει ως αφετηρία στο τέλος του προηγούμενου αιώνα, όταν η έλλειψη οδικού άξονα

στα νησιά οδήγησε στην ανάπτυξη πολλών μικρού έως μεσαίου μεγέθους λιμανιών με στόχο την εξασφάλιση θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων οικισμών και αστικών κέντρων των νησιών. Βέβαια, ένα με δύο λιμάνια σε κάθε νησί είναι οργανωμένα και είναι αυτά που εξυπηρετούν το σύστημα εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών, γιατί το σύστημα είναι αδύνατο να καλύψει το σύνολο των λιμανιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των οργανωμένων λιμανιών που είναι απαραίτητος για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών της χώρας είναι εξαιρετικά αυξημένος.

Συγκεκριμένα, ο αριθμός των απαραίτητων λιμανιών υπερβαίνει τα 700, εκ των οποίων περίπου τα 450 μπορούν να χαρακτηριστούν λιμάνια και τα 150 εξυπηρετούν τα πλοία της ακτοπλοΐας. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι περίπου 100. Τα στοιχεία υποδομής που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό του συστήματος θαλασσίων συγκοινωνιών δίνονται παρακάτω (Χλωμούδης κ.α. 2007: 93-95):

- Μορφολογικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά
 - Γεωγραφική θέση
 - Συνολική Έκταση
 - Συνολικό μήκος θαλάσσιου μετώπου
 - Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης (ελάχιστο και μέγιστο βάθος, μέσο πλάτος στομίου εισόδου, επιφάνειες ελιγμών, ελάχιστο βάθος κύκλου ελιγμών, ασφάλεια σε σχέση με ανέμους, κύμα, κλπ.)
 - Μετεωρολογικές ιδιαιτερότητες
- Διαθέσιμη υποδομή
 - Αποβάθρες - Κρηπιδώματα (μήκος, βάθος, κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν γενικά)
 - Κυματοθραύστες
 - Κτιριακές εγκαταστάσεις (όπως, αίθουσα υποδοχής επιβατών, Λιμεναρχείο, Λιμενικό Ταμείο, υπηρεσίες λιμένα, κλπ.)
 - Αποθηκευτικοί χώροι (στεγασμένοι και υπαίθριοι)
 - Η/Μ εξοπλισμός και ανθρώπινο δυναμικό
 - Δίκτυα υποδομής (όπως, ύδρευση, ηλεκτροδότηση, πυρασφάλεια, κλπ.)
 - Χώροι στάθμευσης

- Τερματικοί σταθμοί χερσαίων μέσων (όπως, στάσεις λεωφορείων, χώροι αναμονής ταξί και λεωφορείων, κλπ.)
 - Τουριστική υποδομή (ύπαρξη μαρίνων, παροχή , σχετικών υπηρεσιών)
- Λειτουργικά χαρακτηριστικά
- Θεωρητική χωρητικότητα αποβάθρας, δηλαδή το πλήθος και ο τύπος των πλοίων που θεωρητικά μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα, οι θέσεις πρόσδεσης
 - Πραγματική χωρητικότητα αποβάθρας, δηλαδή το πλήθος και ο τύπος πλοίων που πραγματικά μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα και οι παράγοντες που την επηρεάζουν , όπως οι καιρικές συνθήκες, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της αποβάθρας, το βάθος, η επιφάνεια κύκλου ελιγμών, κλπ.
 - Οι χρόνοι παραμονής στο λιμάνι (συνολικός χρόνος, χρόνος εξυπηρέτησης, χρόνος αναμονής πριν την πρόσδεση)
 - Οι ώρες λειτουργίας του λιμανιού
- Η σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών
- Οδική σύνδεση (οδικοί άξονες, προσβάσεις, προσπελασιμότητα, κλπ.)
 - Σιδηροδρομική σύνδεση (είδος μεταφορικού έργου επιβατικού και/ή εμπορευματικού, υποδομή φορτο-εκφόρτωσης, κλπ.)
 - Αεροπορική σύνδεση (προελεύσεις-προορισμοί σύνδεσης, πλήθος δρομολογίων εβδομαδιαία, τύπος αεροσκαφών, κλπ.)
- Προοπτικές
- Έργα σε εξέλιξη
 - Εγκεκριμένα ή προγραμματισμένα έργα

1.6. Αδυναμίες υποδομής

Η υποδομή του ακτοπλοϊκού συστήματος περιλαμβάνει τη λιμενική υποδομή, τις δυνατότητες πρόσβασης στα λιμάνια και τις εγκαταστάσεις υποδοχής επιβατών και τροχοφόρων. Σε καθένα από τα παραπάνω εντοπίζονται σοβαρά προβλήματα.

Είναι εμφανέστατη η ανάγκη βελτίωσης της υποδομής των λιμανιών και των δυνατοτήτων πρόσβασης σε αυτά. Τα προβλήματα που παρατηρούνται στα περισσότερα νησιά αλλά και σε λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας απαιτείται να μελετηθούν με βάση την τρέχουσα αλλά και την προβλεπόμενη ζήτηση. Μια πρώτη

καταγραφή αναδεικνύει σε γενικές γραμμές τα ακόλουθα (Χλωμούδης κ.α. 2007: 95-96):

- ❖ Οι χώροι για ελιγμούς των πλοίων είναι περιορισμένοι, με αποτέλεσμα τη συχνή εμφάνιση προσaráξεων και συγκρούσεων (ποσοστό περίπου 20% επί του συνόλου των ατυχημάτων εντός λιμανιών, ιδιαίτερα σε συνδυασμό με κακές καιρικές συνθήκες.
- ❖ Το ακατάλληλο βάθος στα περισσότερα λιμάνια, με αποτέλεσμα να υπάρχει ο κίνδυνος προσάραξης.
- ❖ Ο περιορισμένος αριθμός των πλοίων που μπορεί κάθε λιμάνι να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα, γεγονός που αποτελεί μία από τις αιτίες των καθυστερήσεων, ιδιαίτερα τους μήνες τουριστικής αιχμής.
- ❖ Η δυσκολία πρόσβασης ιδιαίτερα στα μεγάλα λιμάνια κατά τους μήνες τουριστικής αιχμής, με αποτέλεσμα την εμφάνιση έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης και ταλαιπωρίας επιβατών και κατοίκων της περιοχής
- ❖ Οι έλλειπείς χώροι υποδοχής των επιβατών και των τροχοφόρων
- ❖ Η ανύπαρκτη σχεδόν υποδομή για την παροχή πληροφοριών στους επιβάτες σχετικά με δρομολόγια, αφίξεις αναχωρήσεις πλοίων, καθυστερήσεις και προσφερόμενες υπηρεσίες στους λιμένες, όπως επίσης και έλλειψη τηλεματικών εφαρμογών.

1.7. Ακτοπλοϊκές Εταιρείες

Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα αυτή τη στιγμή είναι οι εξής: Aegean Speed Lines, Agoudimos Lines, Blue Star Ferries, Endeavor Lines, Flan Mare Shipping, G.A. Ferries, Hellenic Seaways, Ionian Ferries, Kallisti Ferries N.E, Superfast Ferries, Ventouris Sea Lines, Wavelord Navigation, Αγία Μαρίνη I.N.E., Αγιορείτικες Γραμμές N.E., Αιγαίου N.E., Αιγαίου Υδροπτέρυγα, Άλφα Φέρρις N.E., ANE Σύμης, ANEK Lines, ANEM, ANEN, Άτλας V NE, Γραμμαί Επτανήσου N.E. (Στρίντζης), Δωδεκάνησος Θαλάσσιες Γραμμές Κοινοπραξία, Ευρωπαϊκές Θάλασσες N.E., Ιόνιον II NE, Κοινοπραξία Ταχυπλόων Ση Τζέτζς, Καλύμνου ANE, Καρθαία NE., Καρυστία NE., Κατέρος NE., Κατέχης NE., Κοινοπραξία Ε/Γ Κοινοπραξία Ε/Γ-Ο/Γ Κέρκυρας –Ηγουμενίτσας – Παζών, Κοινοπραξία πλοίων Ζακύνθου-Κεφαλληνίας, Κοιτάδα NE., Κυκλάδες Φάστ Φέρρις, ΛANE, Μινωικές Γραμμές ANE (Minoan Lines) NEA (NEL Lines), Νησιά Αιγαίου

NE., Παναγία Οδηγήτρια NE., Πηνελόπη NE., Σαμιακές Πλόες NE., Σάμος I NE., Σάος Φέρρις, Σκύρος NE., Τζίας NE., Τήλος 21ος αιώνας. (www.yen.gr)

Μεγάλες και μικρές εταιρίες έχουν αναλάβει την μεταφορά των ελλήνων και ξένων επιβατών στους θαλάσσιους προορισμούς που έχουν επιλέξει. Τα πλοία εκτελούν δρομολόγια σε κύριες, δευτερεύουσες και τοπικές γραμμές.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ανάλυση του EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization) για τις εισηγμένες ANEK, Μινωϊκες, Attica Group, NEΛ καθώς και για την μη εισηγμένη HSW. Σύμφωνα με έρευνα της XRTC, τα αποτελέσματα των εσόδων προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA), μετά από μία σημαντική ανάκαμψη της τάξης του 18% το 2006 σε σχέση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα το 2005 εμφανίζουν αισθητή μείωση το 2008 που προσεγγίζει το -51% σε σχέση με το 2007. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας, «η εικόνα αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι το σύνολο των εταιρειών δηλώνουν αισθητά χαμηλότερα αποτελέσματα EBITDA. Ενδεικτικά η ANEK LINES παρουσιάζει μειωμένο EBITDA σε σχέση με το 2007 κατά -37%, η MINOAN LINES κατά -47%, ATTICA GROUP κατά -31% και η NEL LINES κατά -867%. Η μόνη εταιρεία που παρουσιάζει οριακή μείωση είναι η HELLENIC SEAWAYS κατά -5%» (www.marineews.gr).

Η οικονομική κρίση έχει φυσικά επηρεάσει και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες οι οποίες τον τελευταίο χρόνο αντιμετωπίζουν προβλήματα. Η τρελή κούρσα του πετρελαίου που έχει ανεβεί κατά 50% σε σχέση με το 2009, οι υψηλές τιμές των εισιτηρίων λόγω των επιβαρύνσεων από τις κρατήσεις υπέρ τρίτων που δεν είναι ανταποδοτικές, το αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας, ο μεγάλος δανεισμός συνδυαστικά με τη μεγάλη κρίση που μαστίζει την Ελλάδα αλλά και ο πολύ έντονος ανταγωνισμός που έχουν αναπτύξει οι εταιρείες στις αποδοτικότερες νησιωτικές γραμμές, Κυκλάδες, Κρήτη, Δωδεκάνησα.

Κεφάλαιο 2^ο

Ιστορική εξέλιξη των θεσμικών και κοινωνικο-οικονομικών παραγόντων διαμόρφωσης της ακτοπλοΐας

2.1. Γενικές παρατηρήσεις

Ο κλάδος της ελληνικής επιβατηγούς ναυτιλίας γεννήθηκε τον 19ο αιώνα, τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια. Το 1828 δρομολογήθηκε το πρώτο ταχυδρομικό πλοίο, που, εκτός από το ταχυδρομείο, μετέφερε συγχρόνως επιβάτες και εμπορεύματα. Στο μεταξύ, η συγκοινωνία ανάμεσα στις παράλιες περιοχές γίνονταν με υποτυπώδη μέσα: πλεούμενα καΐκια ή τρεχαντήρια που είναι ξεσκέπαστα στην πρύμη και την πλώρη, έχουν πλήρωμα τρεις άνδρες, ενώ οι επιβάτες στοιβάζονται μαζί με το φορτίο.

Η πρώτη σύμβαση για μεταφορά ταχυδρομείου και επιβατών στο εξωτερικό υπογράφηκε το 1833 μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη. Τα "ταχύπλοα αυτά ιστιοφόρα", έδωσαν τη θέση τους το 1837 στα γαλλικά ατμόπλοια και ειδικότερα στο πλοίο «Ανατολή».

Το 1856 η ελληνική κυβέρνηση οδηγήθηκε στη σύσταση της ελληνικής ατμοπλοϊκής Εταιρείας με το όνομα «Συριανή» εξ' αιτίας της έδρας της. Η σύμβαση της εταιρείας με την ελληνική κυβέρνηση ήταν για 12 χρόνια με την παραχώρηση του "αποκλειστικού προνομίου για την των παραλίων μερών" (Σαμπράκος 2002: 112).

Η εταιρεία αυτή συστήθηκε για να εξυπηρετήσει τις στρατηγικές επιδιώξεις του κράτους: την εσωτερική συνοχή, την διατήρηση της τάξης και της ασφάλειας, και τέλος την πολιτική στο εξωτερικό. Οι εμπνευστές της ίδρυσης της εταιρείας είχαν ως προτεραιότητα να την αποτρέψουν από τον τρόπο σκέψης και λειτουργίας των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Το κράτος πρόσφερε ως αντάλλαγμα τις ετήσιες επιδοτήσεις, οι οποίες όμως σε καμία περίπτωση δεν εξασφάλιζαν την σωστή λειτουργία της εταιρείας. Έτσι λοιπόν, οδήγησαν την επιχείρηση της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας σε μία συνθήκη μόνιμης υπανάπτυξης, με βασικό χαρακτηριστικό τη λανθασμένη επέκταση των εργασιών της: δρομολόγια στις άγονες γραμμές, μεγάλα και πολυδάπανα πλοία, διοίκηση και υπαλληλικό προσωπικό με χαρακτηριστικά συμπεριφοράς και εργασίας τού δημοσιοϋπαλληλικού χώρου. Επιπροσθέτως, οι συχνές παρεμβάσεις των πολιτικών κομμάτων στη διοικητική λειτουργία της

εταιρείας (κομματισμός συμβουλίου, ρουσφέτι, κ.α.) είχαν σαν αποτέλεσμα ένα ακόμη πλήγμα στην Ελληνική Ακτοπλοΐας (Καρδάσης ΧΧ: 85).

Κατά την περίοδο 1830-1852, που ξένες εταιρείες εκμεταλλεύονταν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, έλαβαν χώρα προσπάθειες από ιδιώτες, αλλά και την Εθνική Τράπεζα, για την ίδρυση νέων ατμοπλοϊκών εταιρειών, που θα εκμεταλλεύονταν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τις συγκοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου (Σαμπράκος 2002: 113).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1880 με την δημιουργία εταιρειών του κλάδου η αποτυχία της κρατικής συμπεριφοράς ήταν πλέον δεδομένη στον χώρο της ελληνικής επικράτειας. Οι νέες επιχειρήσεις τηρώντας πιστά την πολιτική ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων, απέδειξαν τις αναπτυξιακές δυνατότητες πού είχε ο τομέας των ταχυδρομικών εταιρειών και όχι μόνο κατόρθωσαν να επιβιώσουν αλλά παράλληλα κατέκτησαν και την αγορά χωρίς καμία κρατική παρέμβαση. Προσέφεραν παράλληλα μοναδική ευκαιρία στο Δημόσιο να διαφοροποιήσει τη μέχρι τότε αποτυχημένη πολιτική του στην ταχυδρομική συγκοινωνία. Το κράτος όμως ακολουθούσε τη λανθασμένη παλαιά νοοτροπία. Παρόλο που συνεχίστηκε η τακτική των επιχορηγήσεων προς την Ελληνική Ακτοπλοΐα, αυτή οδηγήθηκε στη χρεοκοπία τού 1893. Μετά την διάλυση της Παλαιάς και την ίδρυση της Νέας Συριανής εταιρείας απαλείφθηκαν οι συνθήκες άνισης μεταχείρισης των εταιρειών τού κλάδου.

Ένα πρόσθετο στοιχείο της εξέλιξης της ακτοπλοΐας ήταν ο σκληρός ανταγωνισμός. Οι επιχειρήσεις ενδιαφερόταν να προωθήσουν την θέση τους μέσα στην αγορά σε βάρος των άλλων. Για να πραγματοποιηθεί και να σταθεροποιηθεί η θέση τους έπρεπε να μειωθεί σημαντικά το κόστους των λειτουργικών δαπανών τους και να υιοθετηθούν χαμηλότερες τιμές έναντι των ανταγωνιστών. Επειδή η πρώτη περίπτωση ήταν σχετικά αδύνατη ήταν φυσικό επακόλουθο για τούς επιχειρηματίες να επιλέξουν την πιο ζημιογόνο λύση, την μείωση των τιμών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να επωμίζονται οι εταιρείες πολύ ψηλές λειτουργικές δαπάνες, όπως στην περίπτωση της Παλαιάς και αργότερα της Νέας εταιρείας, πού είχαν στην διάθεση τους ηλικιακά αρχαιότερα ατμόπλοια με συχνές φθορές πού απαιτούσαν τακτική συντήρηση και επισκευές μεγάλου οικονομικού κόστους.

Η διάλυση της Νέας εταιρείας αποτελούσε συνέπεια του ανταγωνισμού ο οποίος, αφενός επέτρεψε στις νέες εταιρείες να εδραιωθούν και να κυριαρχήσουν στην αγορά, αφετέρου δε, δημιούργησε σοβαρά εμπόδια στην ανάπτυξή τους. Οι επιχειρηματίες απέφευγαν συστηματικά την επανεπένδυση των κερδών τους και

κατά κύριο λόγο τα διοχέτευαν στη διανομή μερίσματος, πολιτική που είχε ως αυτοσκοπό την προσέλκυση νέων επενδυτών. Όμως και αυτή η τακτική δεν είχε ικανοποιητικά αποτελέσματα, αφού υπήρχαν άλλες πιο αποδοτικές οικονομικές επενδυτικές δυνατότητες, όπως οι τοποθετήσεις κεφαλαίων σε χρεόγραφα και τίτλους. Ως εκ τούτου ο αριθμός των ιδιοκτητών ατμόπλοιων δεν εμφάνισε σημαντική αύξηση σε όλη την περίοδο και οι ατμοπλοϊκές εταιρείες έδειξαν ανεπάρκεια στο να διεισδύσουν στο δίκτυο συγκοινωνιών της Μεσογείου - ένα χώρο όπου κινούνταν οι πανίσχυρες εταιρείες των ευρωπαϊκών κρατών- επιβεβαιώνοντας έτσι την αδυναμία τους για επέκταση των εργασιών τους. Η πριμοδότηση μιας συγκεκριμένης εταιρείας από το κράτος δημιούργησε άνισες συνθήκες στην λειτουργία του χώρου. Με αυτήν την απροκάλυπτη συμπεριφορά το κράτος υποχρέωνε τις υπόλοιπες επιχειρήσεις να υιοθετήσουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων. Άλλωστε, σε όλες ανεξαιρέτως τις απόπειρες που έγιναν, και οι οποίες αποσκοπούσαν στη θέσπιση ενός κοινά αποδεκτού τιμολογίου, το Δημόσιο δεν είχε καμία συμμετοχή.

Το κράτος δεν ακολούθησε καμία αναπτυξιακή πολιτική στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Το πιο βασικό είναι το ζήτημα των επιδοτήσεων της ναυσιπλοΐας, που τέθηκε από πολλές πλευρές στο τέλος του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Πολλοί ήταν αυτοί που υπέδειξαν στο Δημόσιο να ακολουθήσει την πολιτική που πρόσβευαν οι κυβερνήσεις των δυτικών χωρών. Δηλαδή την εφαρμογή κινήτρων για την είσοδο νέων επιχειρηματιών στις ναυτιλιακές μεταφορές. Τα κίνητρα που χορηγούσαν οι ξένες κυβερνήσεις αφορούσαν κυρίως την επιδότηση των ιδιοκτητών πλοίων ανά μίλι ταξιδιού, καθώς επίσης και των κατασκευαστών ανά ίππο ατμομηχανής και κιλό βάρους του λέβητα. Στην περίπτωση της Ελλάδας το κράτος με την ταμειυτική αντίληψη να πρωτοστατεί παρέμεινε άκρως αδιάφορο στην αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του ναυτιλιακού τομέα. Και όμως, ήταν περισσότερο από εμφανές ότι η ναυτιλία ήταν ένας από τους πιο βασικούς πλουτοπαραγωγικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας (Καρδάσης XX: 85-87).

2.2. Το Ακτοπλοϊκό Πρόβλημα

Οι διάφορες εξελίξεις στην ακτοπλοΐα οδήγησαν σε μια μεγάλη, αλλά και ταυτόχρονα ασταθή ακόμη και σήμερα, ανέλιξη. Υπήρχαν χρονικές περίοδοι όπου ο επιβατηγός στόλος έπασχε άλλοτε από υπερπροσφορά και άλλοτε από έλλειψη χωρητικότητας. Υπήρχε φυσικά και η παρεμβολή του κράτους για να προστατέψει "το

συγκοινωνιακό αγαθό" συχνά, όμως, με αντίθετο αποτέλεσμα. Παρόλα αυτά, η ανάπτυξη συνεχιζόταν, τα μεγέθη αυξάνονταν, οι τύποι των πλοίων μεταβάλλονταν, τα πληρώματα εκσυγχρονίζονταν, οι επιχειρηματικές δομές είχαν άλλες βάσεις. Το ακτοπλοϊκό πλοίο παράμενε μια διαρκής δυναμική και ταυτόχρονα μια επιχειρηματική δραστηριότητα με μεγάλο ρίσκο (Σαμπράκος 2002: 113, Σαμπράκος & Γκατζόλη 1996: 106). Μετά την μικρασιατική καταστροφή, εντονότερο εμφανίστηκε το πρόβλημα εκεί όπου παρατηρήθηκε μεγάλη υπερπροσφορά χωρητικότητας και οδήγησε στον εξοντωτικό ανταγωνισμό με όλες τις συνέπειες. Έτσι έφτασε να χαρακτηριστεί "ανατολικό ζήτημα" και το Υπουργείο Ναυτιλίας να αποκαλείται από τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους "Υπουργείο Ακτοπλοΐας". Χαρακτηριστικό γεγονός είναι ότι στην περίοδο 1929-1958, συστάθηκαν 8 επιτροπές για τη μελέτη και λύση του ακτοπλοϊκού προβλήματος (Σαμπράκος 2002: 114).

Παρόλα αυτά, η κατάσταση εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από δύο μεγάλες κατηγορίες προβλημάτων: αυτά που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις και εκείνα που σχετίζονται με τη λειτουργία του κράτους. Σε ότι αφορά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις επιχειρήσεις, αναφερόμαστε στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών λόγω της δρομολόγησης μεγάλων ηλικιακά πλοίων, της υιοθέτησης χαμηλού τεχνολογικού εξοπλισμού, με συνέπεια μικρές ταχύτητες, ασυνέπεια στο ωράριο των δρομολογίων, κ.α.. Τα προβλήματα που συνδέονται με τη λειτουργία του κράτους σχετίζονται με τα προβλήματα της λιμενικής υποδομής, η οποία είναι ανεπαρκής να εξυπηρετήσει τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, και της δομής του δικτύου σχετικά με τη σχεδόν αποκλειστική χρήση του λιμένα Πειραιά ως κεντρικού λιμανιού, όπου δημιουργούνται πολλές καθυστερήσεις σε περιόδους αιχμής και προβλήματα στην εξυπηρέτηση μικρών νησιών, ενώ τέλος το θεσμικό πλαίσιο δημιουργεί προβλήματα στο να προστεθεί ένα νέο πλοίο σε κάποια γραμμή λόγω της χρονοβόρας γραφειοκρατίας (Σαμπράκος 2002: 114-115, Σαμπράκος & Γκατζόλη 1996: 107-108).

2.3. Χαρακτηριστικά αγοράς

Το κύριο χαρακτηριστικό της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι ότι αποτελείται από περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, εκ των οποίων ένα μικρό μέρος ελέγχει το μεγαλύτερο κομμάτι της προσφοράς. Επομένως πρόκειται για μια πλήρως ελεγχόμενη αγορά, η οποία προσφέρει ένα σχετικά ομοιογενές προϊόν έχοντας υψηλό κόστος εισόδου. Ανταγωνισμός στην τιμή δεν υπάρχει, αντίθετα ο ανταγωνισμός βρίσκεται

μόνο στις παρεχόμενες υπηρεσίες και ιδιαίτερα στις ώρες αναχώρησης και την ποιότητα υπηρεσιών.

Ένα ιδιαίτερα αποδοτικό σχήμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών θα έπρεπε να βασίζεται, σε ότι αφορά τις συνδέσεις μεταξύ των άκρων των μετακινήσεων, στις παρακάτω 3 αρχές:

- i. να υπάρχουν δρομολόγια σύνδεσης κάθε νησιού με την έδρα του, πρωτεύουσά του.
- ii. να υπάρχουν δρομολόγια σύνδεσης για κάθε νησί με τον Πειραιά (Αθήνα, πρωτεύουσα)
- iii. να υπάρχουν δρομολόγια σύνδεσης των διαφόρων νησιών με τα γειτονικά τους.

Εμφανές όμως είναι ότι οι παραπάνω αρχές δεν είναι ρεαλιστικές, άρα δεν μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούμε να προσφέρουμε την ποιότητα της υπηρεσίας όπως θα έπρεπε, σύμφωνα με τα γενικά χαρακτηριστικά μιας καλής και σωστά οργανωμένης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Εξαίρεση αποτελούν τα μεγάλα νησιά, εκεί όπου υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση, σημαντική κίνηση επιβατών - εμπορευμάτων και η προσφορά του συγκοινωνιακού αγαθού από την ακτοπλοΐα μας είναι σε ικανοποιητική στάθμη. Η σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από τα τρία παρακάτω δεδομένα:

- i. Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι γραμμική.
- ii. Αποκλειστική σχεδόν χρήση του Πειραιά και
- iii. Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται βασισμένα σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Η κατάσταση αυτή δημιουργεί προβλήματα σημαντικά, τα οποία μπορούμε να εκθέσουμε συνοπτικά στις ακόλουθες μεγάλες ομάδες:

- i. Η αποκλειστική χρήση του Πειραιά δημιουργεί κατά περιόδους κυκλοφοριακά προβλήματα με καθυστερήσεις και γενικότερα χαμηλής ποιότητας προσφερόμενες υπηρεσίες.
- ii. Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων προκαλεί σοβαρές καθυστερήσεις, ιδίως στους κατοίκους των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών. Παράλληλα, ο Πειραιάς καθίσταται κέντρο μετεπιβιβάσεων επιβατών και εμπορευμάτων, καθόσον είναι απαραίτητη η δια μέσω του Πειραιά διακίνηση από ένα νησιώτικο συγκρότημα σε άλλο.

Τα μικρότερα νησιά με την ελλιπή εξυπηρέτηση οδηγούνται σε οικονομικό μαρασμό και πληθυσμιακή αποδυνάμωση με σοβαρότατες επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη και σε εθνικούς στρατηγικούς στόχους.

Η ύπαρξη δύο ουσιαστικά περιόδων (μιας θερινής και μιας χειμερινής) με κύριο χαρακτηριστικό την πολύ μειωμένη ζήτηση για τη χειμερινή περίοδο έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της προσφοράς την περίοδο αυτή. Όμως, αυτό δημιουργεί ένα επιπλέον πρόβλημα που αφορά τη διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων και τον εφοδιασμό με εμπορεύματα των νησιών. Σημαντικό γεγονός είναι ότι η μείωση της ζήτησης, κατά τη χειμερινή περίοδο, για μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων δεν είναι τόσο σημαντική όσο των επιβατών (Σαμπράκος 2002: 114-115, Σαμπράκος & Γκατζόλη 1996: 107-108).

2.4. Προσφορά και ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες

Ο νησιώτικος χαρακτήρας της χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας που με τα επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού (www.yen.gr).

Ο ακτοπλοϊκός στόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται:

- i. Από τα οχηματαγωγά κλειστού τύπου, που εξυπηρετούν τις κύριες γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά και τις δευτερεύουσες γραμμές με αφετηρία τους διάφορα επαρχιακά λιμάνια (Ραφήνα, Καβάλα, Άγιο Κων/νο, Βόλο, Κυλλήνη, Κύμη κλπ.)
- ii. Από τα υδροπτέρυγα πλοία (Ιπτάμενα Δελφίνια) που εξυπηρετούν τον Αργοσαρωνικό και τις Β. Σποράδες.
- iii. Από τα πορθμεία ανοικτού τύπου που εξυπηρετούν τις τοπικές γραμμές της χώρας μας (Ρίο-Αντίρριο, Πέραμα-Σαλαμίνα, Ωρωπός-Ερέτρια, κλπ).

Στη δεκαετία 1981-1990 υπήρξε σαφέστατη αύξηση τόσο σε αριθμούς σκαφών (από 48 σε 74 για τα άνω των 700 κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ) και από 12 σε 30 για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα, δηλαδή ρυθμοί 54% και 150% αντίστοιχα), όσο και σε χωρητικότητα (από 162.000 κ.ο.χ σε 301.000 κ.ο.χ για τα άνω των 700 κ.ο.χ. και από 1.692 σε 4.332 κ.ο.χ. για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα, δηλαδή ρυθμοί 85% και 156% αντίστοιχα).

Η προσφορά αυτή ανταποκρίθηκε σε μια πολύ πιο σημαντική ζήτηση από πλευράς επιβατών. Στην ίδια δεκαετία παρατηρείται σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης για τα Ε/Ε και Ε/Γ - Ο/Γ κατά 105% στη θερινή περίοδο και κατά 195% για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία αντίστοιχα. Στα ίδια υψηλά επίπεδα (+104 %) κινήθηκε και η ζήτηση για μεταφορά φορτηγών οχημάτων.

Οι παράγοντες προσδιορισμού της προσφοράς είναι συνοπτικά οι εξής (Σαμπράκος 2002: 116-117):

- i. Η τιμή στην οποία προσφέρεται η μεταφορική υπηρεσία.
- ii. Οι στόχοι των επιχειρήσεων που παράγουν τις μεταφορικές υπηρεσίες.
- iii. Η τιμή στην οποία προσφέρονται οι συντελεστές παραγωγής του μεταφορικού έργου, και
- iv. Το επίπεδο της τεχνολογίας

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης είναι οι εξής:

- i. Η τιμή του εισιτηρίου
- ii. Η ύπαρξη υποκατάστατων της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας (αεροπορικές υπηρεσίες)
- iii. Ο πληθυσμός
- iv. Το εισόδημα
- v. Η ποιότητα υπηρεσίας
- vi. Η εποχικότητα

Σε μια ανταγωνιστική αγορά, η ανάγκη για παροχή υψηλότερης ποιότητας υπηρεσιών, είναι εμφανής και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν πλέον συνειδητοποιήσει ότι πρέπει να λειτουργούν με αυτό το γνώμονα προκειμένου να ικανοποιούν τους επιβάτες και να προτιμώνται έναντι άλλων μεταφορών (Pantounakis 2007: 593). Έτσι, τα τελευταία χρόνια με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δημιουργήθηκαν στις θαλασσιές ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους

πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμη πιο ανταγωνιστική απέναντι σε άλλες μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από την 1 Νοεμβρίου 2002, ο τομέας της ακτοπλοΐας έχει απελευθερωθεί με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον παρεμβαίνοντας εκεί όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν από μόνες τους για να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης. Σε αυτό το νέο περιβάλλον πάγια πολιτική του ΥΕΝΑΝΠ στο τομέα της ακτοπλοΐας είναι (www.yen.gr):

- i. η ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας και η διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής, με τακτικές επαρκείς και αξιόπιστες συνδέσεις των νησιών με την ηπειρωτική χώρα καθ όλη τη διάρκεια του έτους και
- ii. η δημιουργία ενός ενθαρρυντικού για επενδύσεις περιβάλλοντος με στόχο την αύξηση της προσφοράς και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους επιβάτες.

2.5. Ναυτιλιακή Πολιτική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

Το κυριότερο χαρακτηριστικό της διεθνούς οικονομίας αποτελούν οι αυξανόμενες τάσεις παγκοσμιοποίησης σε σχέση με το παρελθόν. Η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της αγοράς και της παραγωγής δημιουργεί νέα δεδομένα και προϋποθέσεις που επιδρούν ευνοϊκά και επιταχύνουν την ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου προκαλώντας αντίστοιχα αυξημένη ζήτηση για παγκόσμιες μεταφορικές υπηρεσίες που είναι κυρίως ναυτιλιακές.

Η Ευρώπη αποτελεί έναν ναυτικό χώρο με αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές μεταφορές, να έχουν ανέκαθεν μεγάλη σημασία για αυτήν. Αυτό οφείλεται σε λόγους οικονομικούς, πολιτικούς, στρατηγικούς αλλά και κοινωνικούς. Με τις υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές κατά μήκος όλων των Ευρωπαϊκών ακτών, συνδέεται άμεσα και εξυπηρετείται απ' τις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό μέρος της Ευρωπαϊκής επικράτειας.

Σε ένα τέτοιο χώρο είναι επιτακτική η ανάγκη για αποτελεσματικές, ασφαλείς, και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές. Το βάρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο διεθνές εμπόριο είναι τεράστιο. Οι ρυθμοί αύξησης του εμπορίου της

Ένωσης με τον υπόλοιπο κόσμο, και ιδιαίτερα με ορισμένες περιοχές που επιτυγχάνονται τα τελευταία χρόνια είναι εντυπωσιακοί. Σήμερα, η Ε.Ε., είναι ο μεγαλύτερος συνασπισμός στον κόσμο, που χειρίζεται περίπου το 20% του παγκόσμιου εμπορίου. Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ένωσης, μεταφέρεται με θαλάσσιες μεταφορές όπως και το 1/3 του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Επιπλέον 200 από τα 345 εκατομμύρια κατοίκους της Ε.Ε. χρησιμοποιούν κάθε χρόνο τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία και κρουαζιερόπλοια που ανήκουν σε νηολόγια της Ένωσης. Είναι λοιπόν φυσικό, τα όργανα της Ε.Κ. να βάλουν στο στόχαστρό τους τις υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία των χωρών αυτών (Πουланτζάς 1998: 39).

Ανάλογα όμως με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, τις διαρθρωτικές μεταβολές που σημειώνονται στην παγκόσμια ναυτιλία, και τις δυνατότητες στήριξης του Κοινοτικού στόλου μέσω των κρατών - μελών και της Κοινότητας, το πλαίσιο δράσης και πολιτικής της Κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας, θα πρέπει να πληρεί ορισμένα κριτήρια τα οποία καθορίζονται από δύο παράγοντες (Θεοδωρόπουλος 1998: 29):

- i. Την υλοποίηση του προγράμματος της ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς (Λευκή Βίβλος), στο πνεύμα της οποίας προβλέπεται η απελευθέρωση ολόκληρου του ενδοκοινοτικού εμπορίου - μέρος του οποίου είναι και το εμπόριο των μεταφορικών υπηρεσιών - από κάθε είδους εμπόδια, και την διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού χωρίς διακρίσεις για όλες τις επιχειρήσεις των κρατών - μελών,
- ii. Το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και η αγορά της Κοινότητας, δεν μπορούν να διαχωριστούν απ' την αντίστοιχη παγκόσμια αγορά στην οποία ισχύουν οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού και το φιλελεύθερο πλαίσιο που καθορίζεται απ' τους Διεθνείς Οργανισμούς στους οποίους συμμετέχουν τα κράτη - μέλη και η Κοινότητα.

2.6. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης το θέμα της ακτοπλοΐας άρχισε να εξετάζεται στα τέλη της δεκαετίας του '80, όταν με τον κανονισμό 4055/86, υιοθετήθηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών καθώς και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών. Ο κανονισμός αυτός όμως εξαιρεί την παροχή υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων ενός κράτους μέλους (cabotage). Το ακτοπλοϊκό ζήτημα όμως δεν επιλύθηκε τότε και

αποδείχθηκε ανυπέρβλητο εμπόδιο για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης υποστήριξαν την κατάργηση του cabotage ενώ τα κράτη της Μεσογείου υπερασπίστηκαν την προστατευτική πολιτική, που ίσχυε μέχρι τότε για την ακτοπλοΐα. Η αδυναμία γεφύρωσης του χάσματος, μεταξύ των υπέρμαχων και πολέμιων του cabotage είχε ως αποτέλεσμα το θέμα να αναβληθεί. Το θέμα ξανασυζητήθηκε στα πλαίσια των μέτρων της Επιτροπής για την ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας το 1989. Η πρόταση της Επιτροπής, η οποία σκόπευε στην ενίσχυση της κοινοτικής ανταγωνιστικότητας μέσω της καθιέρωσης ενός παράλληλου κοινοτικού νηολογίου στηρίχθηκε και στη θέσπιση μέτρων για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρούσε ως πρώτο σημαντικό βήμα την άρση στο cabotage. Οι προτάσεις της Επιτροπής τον Αύγουστο του 1990 δεν έτυχαν ιδιαίτερα θετικής αποδοχής. Από την Ελληνική πλευρά δεν υπήρξε αποδοχή των όρων για την κατάργηση του cabotage. Πολλά κράτη υποστήριξαν ότι δεν έπρεπε να υπάρξει αναγκαία σύνδεση της άρσης των περιορισμών με την ίδρυση του κοινοτικού νηολογίου. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν τελικά να μην υπάρξει εξέλιξη όσον αφορά το θέμα της άρσης του προνομίου, τουλάχιστον μέχρι το 1992, όταν τελικά η πρόταση εγκρίθηκε ως κανονισμός.

Η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης θεωρήθηκε αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

Έχοντας την παραπάνω αρχή ως γνώμονα, στις 12 Ιουνίου 1992 (3577/92), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ (Sturmey et al. 1994: 7). Σύμφωνα με τον κανονισμό 44 αυτό από την 1η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόστηκε η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο βέβαια ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος. Ο όρος αυτός τέθηκε σε εφαρμογή από 1η Ιανουαρίου 1996. Ως θαλάσσιες ενδομεταφορές θεωρούνται από την Ευρωπαϊκή ένωση οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα: θαλάσσιες

ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά, θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεως ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους, θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά. Επίσης ορίζεται η έννοια της “σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας”, η οποία συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας, υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 κοχ. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

Η ολοκλήρωση αυτής της ελευθερίας θα έπρεπε να γίνει σταδιακά και όχι κατ’ ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένης υπόψη της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης. Με αυτόν τον γνώμονα δόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση καταληκτικές ημερομηνίες για τις θαλάσσιες υπηρεσίες:

- 1) Κρουαζιέρες 1/1/1995
- 2) Μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό) 1/1/1997
- 3) Τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων 1/1/1999 (για την Ελλάδα ο περιορισμός αφορούσε την απελευθέρωση στην ηπειρωτική χώρα π.χ. Πελοπόννησο.)

Από τις παραπάνω ημερομηνίες εξαιρέθηκαν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, με επί πλέον παράταση έως την 1η Ιανουαρίου 2004. Με βάση τα δεδομένα του νέου κανονισμού

που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση, το ελληνικό κράτος είχε διορία παραπάνω από 10 χρόνια προκειμένου να εναρμονιστεί με την νέα τάξη πραγμάτων που επέβαλε η Ευρώπη στα κράτη μέλη της αναφορικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ωστόσο η αντίδραση των ελληνικών κυβερνήσεων όλα αυτά τα έτη ήταν μηδαμινή έως ανύπαρκτη. Χρειάστηκε να περάσουν σχεδόν 9 χρόνια για να φτάσουμε στο έτος 2001 όπου και ψηφίστηκε ο νέος νόμος 2932 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» και να επιφέρει κάποιες αλλαγές, χωρίς όμως πάλι να ικανοποιούνται πλήρως οι όροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διορθωτικές αλλαγές έγιναν το 2005-2006 κατόπιν πίεσης των ακτοπλόων και της Κοινότητας. Παρακάτω, αναφέρονται οι βασικοί άξονες του ελληνικού θεσμικού πλαισίου που ίσχυε πριν το 2002, οι αλλαγές που επέφερε ο νέος νόμος 2932/2001, και οι επί μέρους τροποποιήσεις από πλευράς κυβέρνησης τα επόμενα χρόνια εφαρμογής του νόμου.

2.7. Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα μέχρι το 2002

Τα βασικά άρθρα της Ελληνικής νομοθεσίας που οριοθετούσαν την ακτοπλοΐα μέχρι το 2002 και την ψήφιση του νόμου 2932/2001 είναι τα εξής:

- Η ακτοπλοΐα ορίζεται ως η «περί τας ακτάς της χώρας ναυτιλία » και διαχωρίζεται σε εσωτερική και εξωτερική. Η εσωτερική αφορά την «μεταξύ των Ελληνικών λιμένων διεξαγόμενη», και η εξωτερική την «μεταξύ των λιμένων διαφόρων χωρών, συνήθως γειτονικών, διεξαγόμενη ».
- Η εσωτερική ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία και είναι εγγεγραμμένα στα Ελληνικά νηολόγια.
- Για να μπορεί ένα πλοίο να εγγραφεί στα Ελληνικά νηολόγια ως Ε/Γ, πρέπει να έχει ηλικία όχι μεγαλύτερη των 20 ετών από τις 31/12 του έτους καθέλκυσης ως την ημέρα αίτησης εγγραφής του.
- Επιβατηγό πλοίο (Ε/Γ) ορίζεται το πλοίο που μετασκευάστηκε ή ναυπηγήθηκε για να μεταφέρει τουλάχιστο 12 επιβάτες,
- Οχηματαγωγό πλοίο(Ο/Γ) ορίζεται το πλοίο που μετασκευάστηκε ή ναυπηγήθηκε για να μεταφέρει οχήματα αυτοκίνητα.
- Επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο (Ε/Γ-Ο/Γ) ορίζεται το Ο/Γ πλοίο που μεταφέρει τουλάχιστο 12 επιβάτες.

- Τα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά Ε/Γ απομακρύνονται υποχρεωτικά αφότου συμπληρώσουν το 35^ο έτος από τις 31/12 του έτους καθέλκυσης (κάτι που δεν ισχύει στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στην γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας).
- Το δίκτυο αποτελείται από τις δρομολογιακές γραμμές που χωρίζονται σε:
 - ο Κύριες: οι γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά, που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικούς νομούς.
 - ο Δευτερεύουσες: οι γραμμές με αφετηρία άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιά, που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικούς νομούς.
 - ο Τοπικές: οι γραμμές που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται στον ίδιο νομό ή σε διαφορετικούς νομούς αν η απόσταση είναι μικρότερη των 3 ναυτικών μιλίων. Δ
- Διάκριση των δρομολογιακών περιόδων: στην χειμερινή (1/11-31/03), στη θερινή (1/4-31/10) και στην ενιαύσια που περιλαμβάνει τη χειμερινή και την επόμενη θερινή.
- Η αρμοδιότητα για την δρομολόγηση πλοίων στις γραμμές δίνεται στο ΥΕΝ. Ο Υπουργός καθορίζει τα στοιχεία των γραμμών προτού οι πλοιοκτήτες υποβάλουν τις αιτήσεις τους για τις γραμμές. Στις τοπικές γραμμές υπάρχει αρμοδιότητα στην τοπική αρχή.
- Η έγκριση των δρομολογίων γίνεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης επιβατών και των εμπορευμάτων, την απόσταση που καλύπτει η γραμμή αναφορικά με το είδος που θα μεταφερθεί και την ανάγκη μεταφοράς του, τα προσόντα και χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως ταχύτητα, μεταφορική ικανότητα, ηλικία κ.λ.π., για την εκάστοτε γραμμή.
- Σε περίπτωση υπεράριθμων αιτήσεων για μια γραμμή τότε προηγείται το πλοίο με τα περισσότερα προσόντα, το πλοίο που ναυπηγήθηκε ή μετασκευάστηκε εκτενώς στην Ελλάδα, κι εκείνο που εξετέλεσε δρομολόγια στην χειμερινή περίοδο στη γραμμή.
- Ο εκάστοτε Υπουργός έχει πλήρη αρμοδιότητα στο να αλλάξει τις μέρες και ώρες των δρομολογίων, την σειρά και τον αριθμό των λιμανιών που προσεγγίζονται.
- Σε περίπτωση έγκρισης της αίτησης του πλοιοκτήτη για μια γραμμή, τότε ο τελευταίος δεν μπορεί να την αποποιηθεί ακόμη κι αν ο Υπουργός τροποποιήσει τον αριθμό των λιμανιών (μέχρι 2) ή με την νέα τροποποίηση μεταβληθεί η

δρομολογιακή απόσταση χωρίς όμως η τροποποίηση να υπερβαίνει το ένα δέκατο της αρχικής υπό αίτηση γραμμής.

- Τα εγκεκριμένα δρομολόγια διακόπτονται μόνο για α) την ετήσια επιθεώρηση και για διάστημα 60 ημερών κατόπιν άδειας του Υπουργού, β) για λόγους ανωτέρας βίας όπως έκτακτης επιθεώρησης, ή δυσμενών καιρικών συνθηκών, γ) για επισκευή – μετασκευή των κυρίων μηχανών με δυνατότητα παράτασης 30 ημερών.
- Ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης πρέπει να υποβάλει έγγραφη δήλωση στο YEN αναφορικά με την δρομολογιακή γραμμή τουλάχιστον 30 ημέρες πριν την εκδήλωση των δρομολογίων, δηλώνοντας παράλληλα υπεύθυνα την καταλληλότητα του πλοίου του για το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Το Υπουργείο καθορίζει και το αντίστοιχο πρόστιμο σε περίπτωση μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών.
- Τόσο για τις κύριες όσο και για τις δευτερεύουσες γραμμές ο καθορισμός των ναύλων γίνεται από το YEN, ενώ στις τοπικές από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές, αλλά και πάλι κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα παραπάνω σημεία αποτελούν τα βασικά χαρακτηριστικά του νομοθετικού πλαισίου της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν από την ψήφιση του νόμου 2932. Όλοι οι παραπάνω κανονισμοί είναι αποτέλεσμα νομοθετικών ρυθμίσεων, προεδρικών διαταγμάτων, Υπουργικών αποφάσεων και εγκυκλίων, ακόμη και βασιλικών διαταγμάτων που χρονολογούνται από το 1932. Μπορεί κανείς εύκολα να διαπιστώσει ότι όλοι οι παραπάνω κανονισμοί διαφέρουν κατά πολύ από τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως περιγράφηκαν στο προηγούμενο εδάφιο, αναφορικά με τον κοινοτικό κανονισμό του 1992 περί ελεύθερης αγοράς και ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Αντίθετα η μέχρι το 2002 ισχύουσα νομοθεσία καθιστά ως κύριο υπεύθυνο λήψης αποφάσεων και καθορισμού των τεκταινόμενων στην ακτοπλοΐα τον εκάστοτε Υπουργό, μιας και στο πρόσωπο του συγκεντρώνεται η κύρια ευθνή καταρτισμού των βασικών παραμέτρων των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών όπως οι ναύλοι και τα δρομολόγια. Αυτό βέβαια δεν σχετίζεται σε καμία περίπτωση με την οδηγία για ελεύθερη οικονομία και ανταγωνισμό.

Ο προσδιορισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η εταιρία που θα εξυπηρετήσει κάθε γραμμή, οι τιμές, τα δρομολόγια και η περίοδος λειτουργίας των γραμμών καθώς και θέματα που αφορούν την στελέχωση και διαρρύθμιση του πλοίου καθορίζονται από το YEN, χωρίς να είναι δυνατή η παρέμβαση του ανταγωνισμού. Το YEN ήταν

υπεύθυνο για την έκδοση αδειών σκοπιμότητας με την Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) σε συμβουλευτικό ρόλο.

Δίνονταν η δυνατότητα στις εταιρίες να εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά βιώσιμες και κερδοφόρες γραμμές αναλαμβάνοντας παράλληλα την υποχρέωση να εκτελούν δημόσια υπηρεσία σε άγονες γραμμές. Αυτό αφενός μεν δεν προβλέπει αντικειμενικότητα στην όλη διαδικασία επιλογής, συμβάλλοντας παράλληλα στην μείωση του υγιούς ανταγωνισμού, και αφετέρου δημιουργούσε ένα καθεστώς χρηματισμού των άγονων γραμμών από τους επιβάτες των βιώσιμων γραμμών μιας και ο επιβάτης που ήθελε να ταξιδέψει σε κάποιο κεντρικό προορισμό έπρεπε να μεταβεί και σε λιμένα άγονης γραμμής. Η υφιστάμενη μέχρι το 2002 νομοθεσία εκτός από την θεωρητικά εύρυθμη και αποδοτική ρύθμιση σε θέματα ακτοπλοϊκών μεταφορών διέβλεπε και στην εξυπηρέτηση στόχων γενικής πολιτικής.

Παρείχε ένα είδος προστασίας στις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις μιας και δεν ήταν δυνατή η δραστηριοποίηση ξένων επιχειρήσεων στις εγχώριες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με βασική ασπίδα σε αυτό, το θέμα της σημαίας. Παράλληλα προβλεπότανε και προνομιακή φορολογική μεταχείριση. Επίσης απέβλεπε στην προστασία και των Ελλήνων ναυτικών μιας και μόνο αυτοί είχαν το δικαίωμα απασχόλησης στα πλοία της ακτοπλοΐας, ενώ καθορίζονταν ακόμη και ο αριθμός των μελών του ξενοδοχειακού πληρώματος συναρτήσει του τονάζ του σκάφους. Επίσης η έννοια της κοινωνικής πολιτικής μέσω των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων των επιβατών ήταν εμφανής με τον καθορισμό από το ΥΕΝ εκπτώτικων εισιτηρίων σε διάφορες κατηγορίες πολιτών όπως βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού κλπ. Επιπλέον προβλέπονταν σημαντικές εισφορές στα ναύλα των ακτοπλοϊκών μεταφορών με σκοπό την κάλυψη κυρίως οικονομικών αναγκών και ελλειμμάτων δημοσίων ταμείων, φορέων και σωματείων όπως το 6,5% επί της τιμής του εισιτηρίου κάθε επιβάτη με σκοπό την χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για την πληρωμή των συντάξεων στους ναυτικούς. Όλες αυτές οι εισφορές λειτουργούσαν και λειτουργούν εις βάρος της βιωσιμότητας κάποιων ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ παράλληλα δίνουν την εσφαλμένη εικόνα στους πολίτες ότι τα χρήματα που ξοδεύουν για την βασική υπηρεσία που είναι η μετακίνηση, κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα. Τέλος στο θέμα των λιμενικών υποδομών υπήρχαν σημαντικά προβλήματα που δεν κατάφεραν να αντιμετωπιστούν. Ενδεικτικά είναι η άσχημη και

ξεπερασμένη από πλευράς απαιτήσεων των νέων πλοίων, κατάσταση των λιμένων που καθιστά δύσκολη την εκτέλεση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (ανεπαρκείς θέσεις πρυμνοδέτησης, μικρό βύθισμα, δυσκολία στην πρόσβαση στις κακοκαιρίες κλπ), αλλά και θέματα που έχουν να κάνουν με την γενική οργάνωση των λιμενικών υποδομών, όπως κυκλοφοριακό πρόβλημα πέριξ των λιμένων, θέσεις στάθμευσης, διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς, καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις – αφίξεις ιδιαίτερα την περίοδο αιχμής κλπ. Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα που περιγράφηκαν, έγιναν από πλευράς πολιτείας κάποιες θετικές παρεμβάσεις τα τελευταία χρόνια μέχρι το 2002 προς την βελτίωση της κατάστασης στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα. Αυτές αφορούσαν:

Α) Την απαίτηση της ύπαρξης συστήματος on-line κρατήσεων εισιτηρίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες προκειμένου να πάρουν άδεια σκοπιμότητας (έτος 1996). Με τον τρόπο αυτό κατέστη δυνατή η έκδοση εισιτηρίου για τους ταξιδιώτες από οποιοδήποτε σημείο ανεξάρτητα του προορισμού τους. Έτσι ο ταξιδιώτης πχ από Πειραιά μπορούσε να εκδώσει εκτός από το εισιτήριο μετάβασης σε ένα προορισμό, και το εισιτήριο της επιστροφής, ή εισιτήριο για κάποιο άλλο δρομολόγιο που δεν αφορούσε τον Πειραιά. Παράλληλα δόθηκε στις αρμόδιες αρχές η δυνατότητα καταγραφής του ακριβή αριθμού μεταφερόμενων επιβατών και οχημάτων σε κάθε πλοίο, ελέγχοντας και περιορίζοντας σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα με τους υπεράριθμους που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια. Β) Περιορίστηκαν οι όροι που έθετε το ΥΕΝ για την έκδοση αδειών σκοπιμότητας σε σκάφη νέας τεχνολογίας ευνοώντας έτσι την δρομολόγηση τους. Γ) Μειώθηκε το όριο ηλικίας των νέων πλοίων που θα εισέρχονταν στην ακτοπλοϊκή αγορά από τα 20 στα 10 έτη.

Όλα τα προαναφερθέντα προβλήματα, κακώς κείμενα και ασυμβατότητες της Ελληνικής νομοθεσίας στο ακτοπλοϊκό ζήτημα σε σχέση με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής ένωσης περί ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, το ελληνικό κράτος έπρεπε να τα επιλύσει μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 1 Ιανουαρίου 2004. Η απάντηση του Ελληνικού κράτους ήρθε αφενός μεν αργοπορημένα σε σχέση με την αρχική ειδοποίηση της Κοινότητας το 1992, αφετέρου νωρίτερα απ' ότι θα περίμενε κανείς για τα Ελληνικά δεδομένα, με την κατάθεση και ψήφιση του νόμου 2932 το 2001 για τα ακτοπλοϊκά, και την έναρξη της ισχύος του από την 1 Νοεμβρίου του 2003, νωρίτερα δηλαδή από την καταληκτική ημερομηνία που είχε επιβάλει η Ε.Ε.

Βασικός άξονας του νομοθετήματος ήταν η κατάργηση του cabotage και η σύγκλιση με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Από την μεριά της η Κοινότητα δεν αναγνώρισε ποτέ επίσημα αυτή την πρόωρη άρση, ενώ ακόμη και μέχρι σήμερα ουδείς ξένος πλοιοκτήτης ή ναυτιλιακή με ξένη σημαία δεν δραστηριοποιήθηκε σοβαρά στον χώρο της Ελληνικής ακτοπλοΐας.

Ο νόμος αυτός δημιούργησε αρκετές αρνητικές αντιδράσεις από την έναρξη της ισχύος του, ιδιαίτερα από την πλευρά των ακτοπλόων, ενώ κατά κοινή ομολογία τα πρώτα έτη εφαρμογής του δεν κατάφερε να εξυπηρετήσει τους αρχικούς σκοπούς εφαρμογής του, ήτοι την σύγκλιση με την Ευρωπαϊκή οδηγία για ελεύθερη οικονομία.

2.8. Ο νόμος 2932/2001 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές»

Τα βασικά άρθρα του νομοσχεδίου που αφορούν την ακτοπλοΐα περιγραφικά είναι τα ακόλουθα:

Άρθρο Πρώτο

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας είναι πλέον γεγονός. Πλοία με ξένες σημαίες θα μπορούν να κινούνται στο Αιγαίο, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες βαπτίζονται ελεύθερες. Ως πλοία καθορίζονται τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται διαχωρισμός με βάση τον τύπο τους, την παρεχόμενη υπηρεσία, τον τρόπο δρομολόγησης τους. Επίσης ο νόμος καθορίζει και την έννοια του πλοιοκτήτη με βάση τον κοινοτικό κανονισμό 3577/92. Πλοιοκτήτες θεωρούνται εκείνοι που έχουν την εθνικότητα κράτους μέλους της Ένωσης και έχουν εγκατασταθεί σε κράτος μέλος ασκώντας ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι ναυτιλιακές εταιρίες με έδρα κράτος μέλος, εκείνοι που έχουν εγκατασταθεί σε χώρα εκτός κοινότητας αλλά έχουν εθνικότητα χώρας της κοινότητας, και τέλος οι ναυτιλιακές που έχουν συσταθεί εκτός κοινότητας, ελέγχονται από πρόσωπα που έχουν εθνικότητα χώρας της κοινότητας, και τα πλοία τους φέρουν την σημαία χώρας της ένωσης. Τέλος ορίζει ένα νέο όργανο, το ΣΑΣ (Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) ως γνωμοδότη του εκάστοτε ΥΕΝ, ο οποίος

έχει την δυνατότητα να επιτρέψει την δρομολόγηση πλοίων με ξένη σημαία εάν τα ορισθέντα δεν επαρκούν. Η παρούσα διάταξη χρησιμοποιήθηκε αργότερα ως μέτρο πίεσης του Υπουργού έναντι των ακτοπλόων.

Άρθρο Δεύτερο

Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

Στις τρεις πρώτες παραγράφους επιβεβαιώνεται ότι η παροχή υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών εξακολουθεί να τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, και μάλιστα δύο Υπουργών, Ναυτιλίας και Αιγαίου. Οι προαναφερθέντες, μαζί με οργανισμούς λιμένων και την τοπική αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού ορίζονται υπεύθυνοι για την εξασφάλιση ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Στο άρθρο 4 αναφέρεται ότι ο καθορισμός του δικτύου γίνεται κάθε 31/10 του έτους με απόφαση του ΥΕΝ και ΣΑΣ, ενώ γίνεται και διάκριση των δρομολογιακών γραμμών ανάλογα με την σημασία τους. Θετική εξέλιξη αποτελεί η εισαγωγή κινητικότητας των πλοίων από την μία κατηγορία γραμμών στην άλλη καθώς δεν θα ανήκουν στις γραμμές μιας κατηγορίας αποκλειστικά (παρ. 5). Ένα από τα αρνητικά σημεία του νόμου υπεισέρχεται σε ισχύ με την παράγραφο 6 περί απόφασης του ΥΕΝ και ΣΑΣ για επιβολή στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, επιβάλλοντας έτσι τις άγονες γραμμές και περιορίζοντας την απελευθέρωση με το πρόσχημα του δημοσίου συμφέροντος. Με αυτόν τον τρόπο εξακολουθεί να γίνεται μη αποδοτική η επένδυση σε νέα πλοία μεγάλου μεγέθους ή νέας τεχνολογίας τα οποία θα πρέπει να κινούνται εκτός από τις γόνιμες και στις άγονες γραμμές. Τέλος στην παράγραφο 7 επιβάλλεται το πιστοποιητικό ελληνομάθειας για τους αλλοδαπούς ναυτικούς της ακτοπλοΐας.

Άρθρο Τρίτο

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

Η διάρκεια της δρομολόγησης ορίζεται σε 12 μήνες με έναρξη από την 1/11 του έτους και καλείται τακτική. Σχετικά με τις προϋποθέσεις, αναφέρεται η συμμόρφωση του πλοίου με τις προϋποθέσεις της ΕΕ για ενδομεταφορές, τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα, π.χ. κλάση κλπ, απαίτηση των νόμων ασφάλειας, υγιεινής, ενδιαίτησης και δυνατότητες του σκάφους αναφορικά με τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές. Επίσης μειώνεται σταδιακά το όριο ηλικίας στα 30 έτη από την 31/12/2008. Στην ίδια παράγραφο περιγράφεται κι ένας μακρύς κατάλογος με προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί ο πλοιοκτήτης για την τακτική δρομολόγηση.

Αφορούν τον ποινικό νόμο, το αστικό δίκαιο, το ασφαλιστικό δίκαιο, το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης κ.α, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τον γραφειοκρατικό έλεγχο. Τέλος παρέχεται στον πλοιοκτήτη η δυνατότητα αντικατάστασης ενός πλοίου υπό προϋποθέσεις στην διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου.

Άρθρο Τέταρτο

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

Στα πρώτα 2 άρθρα, ο νόμος μιλάει για δίκτυο το οποίο όμως δεν καθορίζεται από τους ακτοπλόους. Πιο σημαντικό όμως είναι ότι η ανώτατη τιμή για την οικονομική θέση και την μεταφορά οχημάτων υποβάλλονται στο ΥΕΝ. Στο άρθρο 4 γίνεται λόγος για δυνατότητα από τον Νόμο τροποποίησης των δρομολογίων για λόγους ασφαλείας και τάξης του πλοίου και του λιμένα, παραπέμποντας έτσι στην διατήρηση της πρακτικής απαγόρευσης απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών. Επίσης ο χρόνος ακινησίας του σκάφους, καθώς και η συχνότητα των δρομολογίων ελέγχεται από το κράτος. Οι υπόλοιπες παράγραφοι του άρθρου κάνουν κυρίως λόγο για την πρυμνοδέτηση των πλοίων στους λιμένες, αναφορικά με την ώρα αναχώρησης και την διαδικασία λήψης των σχετικών αποφάσεων.

Άρθρο Πέμπτο

Παράβολο – Εγγύηση

Στο άρθρο αυτό γίνεται λόγος για το παράβολο κατάθεσης, με την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου, καθώς και την εγγυητική επιστολή που προσβλέπει στην καλή και ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων. Τον πρώτο λόγω στον καθορισμό των παραπάνω έχει και πάλι ο ΥΕΝ.

Άρθρο Έκτο

Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

Αναφέρεται στην υποχρεωτική τήρηση των ανακοινωθέντων δρομολογίων και στην νόμιμη διακοπή τους. Η διάρκεια και οι αιτίες είναι παρόμοια με τα προηγούμενα χρόνια και αφορά την προγραμματισμένη επιθεώρηση (διάρκεια διακοπής μέχρι 2 μήνες), μετασκευές και επισκευές μηχανών (επιπρόσθετες 30 ημέρες αν είναι δυνατόν σε σχέση με τις ανάγκες του δρομολογίου), και ανωτέρα βία, έκτακτη επιθεώρηση κλπ χωρίς καθορισμό χρόνου. Ειδικότερα για τα υδροπτέρυγα, ταχύπλοα πλοία, και πλοία γραμμών μικρών αποστάσεων με εποχιακή κίνηση, η

διάρκεια διακοπής μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη πάλι κατόπιν απόφασης του ΥΕΝ και γνωμοδότησης του ΣΑΣ.

Άρθρο Έβδομο

Έκτακτη δρομολόγηση

Με το άρθρο 7 ο Υπουργός μπορεί να αποφασίσει για έκτακτες ή επείγουσες προσεγγίσεις για επείγοντες κοινωνικούς λόγους. Οι λόγοι δεν καθορίζονται σαφώς. Η ενίσχυση της κρατικής παρέμβασης είναι και εδώ εμφανής.

Άρθρο Όγδοο

Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Σύμφωνα με το άρθρο 1, εάν μέχρι τις 31/1 του εκάστοτε έτους, δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται σε απαιτήσεις που αφορούν την ποιότητα, την τακτικότητα, την πλήρη εξυπηρέτηση της κίνησης κλπ, τότε ο Υπουργός μπορεί να συνάψει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια 3-5 έτη αποκλειστικά για συγκεκριμένη γραμμή. Το περιθώριο εκδήλωσης ενδιαφέροντος για του πλοιοκτήτες είναι μέχρι τις 30/4, και σε περίπτωση που δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες δεν ικανοποιούν τις ανάγκες, τότε προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για την σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια ένα έτος.

Άρθρο Ένατο

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Με το άρθρο αυτό ιδρύεται το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) που είναι ένα 20μελές γνωμοδοτικό όργανο με συμβουλευτικό χαρακτήρα που δεν δεσμεύει τον εκάστοτε Υπουργό. Επίσης καταργείται το ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) του οποίου ο ρόλος τα προηγούμενα χρόνια είχε σχολιαστεί αρνητικά (πχ απόρριψη αίτησης BSF και SURERFAST για τις γραμμές της Κρήτης).

Λοιπά Άρθρα

Τα υπόλοιπα άρθρα του νόμου αναφέρονται κυρίως στην ίδρυση, σύνθεση και αρμοδιότητες της νεοσύστατης ΡΑΘΕ (Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών) η οποία έχει ως σκοπό τον έλεγχο της αγοράς και την τήρηση των

αρχών του υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, το ΣΑΣ και την ίδρυση γραμματείας στο ΥΕΝ σχετικά με τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική. Τέλος, να αναφέρουμε ότι η ΡΑΘΕ καταργήθηκε από το 2004 και οι αρμοδιότητες της περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

2.9. Η εφαρμογή του εν λόγω νόμου και οι αντιδράσεις μέχρι το 2005

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σκοπός της εφαρμογής του νόμου 2932 ήταν η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον κανονισμό 3577/92 της Κοινότητας περί εξασφάλισης υγιούς ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, ο νόμος κινείται προς την σωστή κατεύθυνση μιας και οι αλλαγές που επιφέρει όντως φιλελευθεροποιούν την κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα:

- Η κατάργηση του cabotage δίνει την δυνατότητα σε άλλους πλοιοκτήτες ή ναυτιλιακές της Ευρωπαϊκής ένωσης να δραστηριοποιηθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα, χωρίς πλέον το εμπόδιο της σημαίας.
- Η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας στην ανάθεση των γραμμών που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια και δημιουργούσε ένα κλίμα πιθανών υπόγειων διαδικασιών δείχνει να εξαλείφεται.
- Η υποβολή δηλώσεων ελεύθερης δρομολόγησης
- Ο μειοδοτικός διαγωνισμός για τις γραμμές που δεν υπάρχει αρχικό ενδιαφέρον.
- Η ίδρυση της ΡΑΘΕ, του ΣΑΣ και της γραμματείας του ΥΕΝ για τους λιμένες.

Όλα τα παραπάνω σίγουρα καταγράφονται στις θετικές αλλαγές του νόμου 2932. Μειονέκτημα όμως είναι η διατήρηση του κρατικού παρεμβατισμού στο ακτοπλοϊκό σύστημα, με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα μπορούσε δηλαδή να ισχυριστεί κάποιος ότι ο νόμος έγινε μόνο ‘για τα μάτια’ της Κοινότητας και προκειμένου να αποφευχθεί η παραπομπή της χώρας στα Ευρωπαϊκά δικαστήρια και η ανάλογη επιβολή κυρώσεων, παρά για να επιφέρει μια ριζοσπαστική αλλαγή στην ήδη προβληματική ελληνική ακτοπλοΐα. Η παρέμβαση του κράτους είναι βάση του νόμου έντονα διαφαινόμενη στα ακόλουθα σημεία :

- Ο εκάστοτε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θεσπίζει ένα γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατοχυρώνοντας ένα ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης αναφορικά με τις γραμμές και την συχνότητα των προσεγγίσεων.
- Στις λεγόμενες τακτικές γραμμές όπου υπάρχει ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ο ρόλος του ΥΕΝ είναι άκρως καθοριστικός μιας και καθορίζει την συχνότητα των δρομολογίων, τη διάρκεια της δρομολόγησης (ελάχιστο 10 μήνες), τους ναύλους

της οικονομικής θέσης και των οχημάτων, τον προσδιορισμό του αριθμού των ναυτικών, με την παράλληλη επιβολή πιστοποιητικού ελληνομάθειας για τους αλλοδαπούς.

- Το YEN έχει την δυνατότητα ανά πάσα στιγμή να τροποποιήσει τα δρομολόγια για επείγουσες καταστάσεις όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται.
- Επίσης διατηρήθηκαν και παλαιότεροι κανονισμοί αναφορικά με την ενδιαίτηση των πλοίων την οποία επέβαλε το YEN.
- Διατηρήθηκε και μάλιστα μειώθηκε το όριο ηλικίας στα 30 έτη.
- Διατηρήθηκε η γραφειοκρατία σχετικά με την υποβολή δικαιολογητικών για την δρομολόγηση από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν τροχοπέδη στην πορεία προς την ανάπτυξη ενός υγιούς οικονομικά καθεστώτος στις θαλάσσιες ενδομεταφορές που θα βελτιώνει τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους επιβάτες. Οι παραπάνω κανονισμοί σίγουρα δεν βοηθούν στην προσέλκυση των επιχειρηματιών από το εξωτερικό, να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα ενώ κάνει τους Έλληνες πλοιοκτήτες δίσπιστους και επιφυλακτικούς. Ο καθορισμός του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών, που είναι μεγαλύτερος απ' ό,τι ισχύει στο εξωτερικό, τους υποχρεώνει να προχωρήσουν σε απόλυση πληρωμάτων. Επιπρόσθετα η υποχρέωση για τουλάχιστον δεκάμηνη λειτουργία των πλοίων σημαίνει ότι πρέπει να καλυφθεί και το κόστος του πληρώματος για σχεδόν ένα έτος, άσχετα με το εάν οι απαιτήσεις της διακίνησης και κατά συνέπεια η κερδοφορία των εταιριών, δεν το επιβάλουν. Η διατήρηση του ορίου ηλικίας, και η σταδιακή μείωση που θέσπιζε ο νόμος στα 30 έτη από το 2008, οδήγησαν στην συρρίκνωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Για τις γραμμές της Κρήτης, θα έπρεπε μέχρι το 2008 να αποσυρθούν 5 πλοία, και μέχρι το 2010 άλλα 3. Από αντίστοιχες μελέτες προκύπτει ότι μέχρι το τέλος του 2008 έπρεπε να αποσυρθεί το 30% του στόλου της ακτοπλοΐας. Από το 2001-2005 αποσύρθηκαν 17 συμβατικά πλοία χωρίς να αντικατασταθούν, με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα στα δρομολόγια ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Άλλος ένας ανασταλτικός παράγοντας δευτερεύουσας σημασίας στην ξένη επιχειρηματικότητα, είναι και οι πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνται με την καθιέρωση το νέου νόμου, όπως ασφάλιστρα για καθυστέρηση μεταφοράς, υλικών ζημιών κλπ. Η εφαρμογή των μειοδοτικών διαγωνισμών στην επιχορήγηση των μη βιώσιμων – άγονων γραμμών, σίγουρα συγκαταλέγεται στα θετικά του νόμου μιας και εξαλείφεται το φαινόμενο της διάθεσης των κερδοφόρων γραμμών ως πακέτο με τις

άγονες γραμμές, που ίσχυε τα προηγούμενα χρόνια. Από την άλλη ο αριθμός των άγονων γραμμών τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε κατά πολύ, με αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των κονδυλίων του Κρατικού προϋπολογισμού για την κάλυψη των επιχορηγήσεων. Αυτό οδήγησε το κράτος στην εφαρμογή της σταυροειδούς επιδότησης από τους επιβάτες των γόνιμων γραμμών με την επιβολή του επίναυλου σε ποσοστό 3% στα ναύλα που καταβάλουν οι επιβάτες στις υπόλοιπες διαδρομές. Το τελευταίο αποτελεί οικονομικό παράδοξο. Από την άλλη μεριά, οι άμεσα ενδιαφερόμενοι στην ακτοπλοΐα Έλληνες πλοιοκτήτες, αρχικά αιφνιδιάστηκαν από την πρόωρη απελευθέρωση που επέβαλε το Υπουργείο (2 χρόνια νωρίτερα από το αναμενόμενο). Οι πάγιες θέσεις τους ήταν θετικές στην απελευθέρωση, αλλά αυτή να είναι πλήρης και χωρίς κρατική παρέμβαση. Θεωρούν ότι ο ρόλος του κράτους θα πρέπει να είναι ρυθμιστικός και ελεγκτικός. Υποστήριζαν ότι με το νέο καθεστώς θα εκλείψουν οι λόγοι δρομολόγησης στις άγονες γραμμές, καθώς όλες οι εταιρίες θα ζητούν την δρομολόγηση των πλοίων τους στις γραμμές που έχουν κερδοφόρο αποτέλεσμα, ενώ το μόνο κίνητρο για τις άγονες θα είναι η υψηλή κρατική επιδότηση που θα καλύπτει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου. Τα τελευταία χρόνια η έντονη αντιπαράθεση τους με την κυβέρνηση οδήγησε ακόμη και σε δικαστικές προσφυγές κατά συγκεκριμένων διατάξεων του νόμου 2932 με βασικές αιτίες τα ακόλουθα:

1. Μείωση του ορίου ηλικίας στα 30 έτη. Υποστηρίζουν ότι ο οικονομικός προγραμματισμός για τα πλοία τους που βασιζόταν στην 35ετία ανατρέπεται, ενώ παράλληλα τα ποσά που δαπάνησαν για την τροποποίηση των πλοίων τους και την προσαρμογή τους στους νέους κανονισμούς της κοινότητας το 1998 (eurosolas) δεν πρόκειται να αποσβεσθούν μιας και η 'ακτοπλοϊκή ζωή' των πλοίων τους μειώνεται κατά 5 έτη.
2. Ζητούν απελευθέρωση και στα ναύλα της οικονομικής θέσης καθώς και των οχημάτων . Οι αυξήσεις που ζητούσαν το 2004 ήταν τις τάξης του 10%. Μετά από έντονους διαξιφισμούς με την κυβέρνηση προσδιορίστηκαν στο 3,5%.
3. Διαφωνούν με την υποχρέωση για 10μηνη λειτουργία των πλοίων τους στις γραμμές, καθώς υπάρχει έντονη εποχικότητα στην διακίνηση και τους χειμερινούς μήνες το μεταφορικό έργο είναι μηδαμινό.
4. Διαφωνούν με την επιβολή σύνθεσης πληρώματος με την δικαιολογία ότι αποτελεί άμεση κρατική παρέμβαση, και δεν συναντάτε σε καμία χώρα της Ένωσης.

5. Αντίστοιχος με το παραπάνω είναι κι ο ισχυρισμός τους ενάντια στην επιβολή από τον νέο νόμο υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης.
6. Αντιδράσεις υπήρχαν και για την εφαρμογή μειωμένων ναύλων σε συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών.
7. Διαμάχη υπήρξε το 2005 αναφορικά με το θέμα της άρσης του απαγορευτικού απόπλου λόγω καιρού, θεωρώντας οι ακτοπλόοι ότι τα δελτία της μετεωρολογικής υπηρεσίας δεν αποτυπώνουν επακριβώς την κατάσταση της θάλασσας στην περιοχή των δρομολογίων και ότι δεν είναι δυνατόν να ισχύουν οι ίδιοι κανόνες για όλα τα πλοία ανεξάρτητα του μεγέθους του και των βασικών χαρακτηριστικών τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση από την πλευρά της δεν έμεινε αμέτοχη στις εξελίξεις που επέφερε το νέο νομοσχέδιο στα ελληνικά ακτοπλοϊκά δεδομένα. Το θεώρησε ως μη συμβατό με τις αρχές του κανονισμού του 1992 και έδωσε διορία στην ελληνική κυβέρνηση να προσαρμόσει την νομοθεσία της. Οι επισημάνσεις της αφορούσαν κυρίως:
 - εφαρμόζεται μόνο σε μεμονωμένες περιπτώσεις για την εξασφάλιση παροχής επαρκών υπηρεσιών, και όχι κανονιστικά όπως προέβλεπε ο νόμος 2392 για σχεδόν όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις.
 - τα διαδικαστικά (γραφειοκρατία) για την δήλωση δρομολόγησης ιδιαίτερα στις ελεύθερες γραμμές.
 - τις απαιτήσεις περί σύνθεσης πληρώματος και πιστοποιητικού ελληνομάθειας.
 - την επιβολή ανώτατης τιμής για τους ναύλους της οικονομικής θέσης και των οχημάτων
 - το όριο ηλικίας
 - τις εγγυήσεις και τα πρόστιμα στις ελεύθερες γραμμές, καθώς αυτά θα έπρεπε να ισχύουν μόνο στις γραμμές όπου έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

2.10. Οι αλλαγές από τα μέσα του 2005 μέχρι σήμερα

Κάτω από τις διπλές πιέσεις τόσο από την Ευρωπαϊκή κοινότητα, όσο και από τους ακτοπλόους, και δεδομένης της κακής εικόνας στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια στις περιόδους αιχμής, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε στις πρώτες ουσιαστικές τροποποιήσεις του νόμου 2932 σχεδόν 3 ½ χρόνια μετά την εφαρμογή του.

- Τον Μάιο του 2005 με υπουργική απόφαση καταργείται η ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και οχημάτων για ορισμένους λιμένες αφετηρίας και προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις των αντίστοιχων δρομολογίων. Τα λιμάνια ήταν του Λαυρίου (εκτός των δρομολογίων της Κέας), της Ραφήνας (με την βασική γραμμή Άνδρου – Τήνου – Μυκόνου μόνο στην περίπτωση επαρκούς ανταγωνισμού), της Ελευσίνας και της Πάτρας μόνο προς Κέρκυρα. Της απόφασης αυτής προηγήθηκε ειδοποίηση της Κοινότητας στην Ελλάδα περί μη εναρμονισμού στις διατάξεις αλλά και δικαίωση κάποιων εκ των αιτημάτων των ακτοπλόων από το ευρωπαϊκό δικαστήριο.
- Ένα χρόνο αργότερα, τον Μάιο του 2006 ακολουθεί και η απελευθέρωση των ναύλων της οικονομικής θέσης και των οχημάτων και για το λιμάνι του Πειραιά, με την προϋπόθεση ότι ο λιμένας προορισμού θα εξυπηρετείται τουλάχιστον από δύο πλοία ανεξάρτητων μεταξύ τους οικονομικά εταιριών, και θα διακινεί ετησίως με βάση τα τελευταία στατιστικά στοιχεία παραπάνω από 150000 επιβάτες (αποβίβαση και επιβίβαση), ή θα διακινεί παραπάνω από 300000 επιβάτες ετησίως. Τα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούν την δεύτερη προϋπόθεση είναι το Ηράκλειο και τα Χανιά.
- Τον Ιούλιο του 2006 με το ΠΔ 124/6.7.06 καταργήθηκε τελικά και στην Ελλάδα το πολυσυζητημένο όριο ηλικίας. Τα πλοία που ταξιδεύουν στο ακτοπλοϊκό δίκτυο θα πρέπει να εφαρμόσουν την Συνθήκη της Στοκχόλμης μέχρι την ημερομηνία που έπρεπε να αποσυρθούν. Να αναφέρουμε ότι η Συνθήκη της Στοκχόλμης, υπεγράφη το 1996 μετά την βύθιση του πλοίου ESTONIA στην Βαλτική τον Σεπτέμβριο του 1994. Αναφέρεται σε ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, και ειδικότερα μετά από εισροή υδάτων, με ανάλογες οδηγίες για την υποδιαίρεση. Αρχικά ίσχυσε για τις Βόρειες θάλασσες, αλλά αργότερα επεκτάθηκε σε όλες τις θαλάσσιες ενδομεταφορές των κρατών της Κοινότητας. Προβλέπει ότι όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά κατηγορίας Α και Β που έχουν ναυπηγηθεί πριν την 1/10/2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 2003/25/EK το αργότερο μέχρι 1/10/2010, ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατά την οποία θα φτάσουν την ηλικία των 30 ετών. Ανώτατο όριο θέτει την 1/10/2015.
- Στην διάρκεια του 2006 το ΥΕΝ κατήργησε αρκετές από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες σχετικά με την δρομολόγηση των πλοίων, τον καθορισμό

αυστηρού δικτύου δρομολογίων, την αποδοχή δηλώσεων δρομολογίων και κατά την διάρκεια του έτους εκτός των αρχικών χρονικών ορίων.

- Θέσπισε την δωρεάν ακτοπλοϊκή μεταφορά των κατοίκων και των προστατευμένων μελών των οικογενειών τους σε νησιά με πληθυσμό κάτω των 1000 μόνιμων κατοίκων.
- Θέσπισε την δωδεκαετή ανάθεση εκμετάλλευσης μη βιώσιμων γραμμών από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, δίνοντας τους έτσι την δυνατότητα να προγραμματίσουν καλύτερα τις επενδύσεις τους.

2.11. Συμπεράσματα

Με βάση τα προαναφερθέντα, παρατηρούμε ότι τα τελευταία χρόνια έγιναν σημαντικές προσπάθειες για την βελτίωση της κατάστασης στον ακτοπλοϊκό τομέα. Βασικό ρόλο έπαιξε η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις οδηγίες της για την δημιουργία από πλευράς της ελληνικής νομοθεσίας, των απαραίτητων συνθηκών ανάπτυξης υγιούς ανταγωνισμού, και με το σκεπτικό ότι οι κανόνες της αγοράς θα ωθήσουν την βελτίωση των παρερχομένων υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος του επιβάτη. Το επιθυμητό αποτέλεσμα θα ήταν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εκτός από ασφάλεια να διέπονται και από καλύτερη ποιότητα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η ελληνική κυβέρνηση έκανε ένα πρώτο βήμα με τον νόμο 2932, ο οποίος είχε θετικά σημεία όπως περιγράφηκαν παραπάνω, αλλά διατήρησε την κρατική παρέμβαση εκμεταλλεύομενη εν μέρει τα περιθώρια που έδινε η κοινοτική οδηγία. Το τελευταίο δείχνει ότι η βασική φιλοσοφία δεν άλλαξε όσο χρειαζόταν. Η παρέμβαση του κράτους είναι απαραίτητη σε έναν βαθμό διότι οφείλει να εξασφαλίσει:

- α) Την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων και απομακρυσμένων περιοχών.
- β) Την άσκηση κοινωνικής πολιτικής με στόχο τη διατήρηση της απασχόλησης που συνδέεται με την ακτοπλοΐα.
- γ) Τη βελτίωση της επικοινωνίας με τον πληθυσμό των νησιών ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες και τις άγονες γραμμές με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Για να επιτευχθούν όμως τα παραπάνω στην σημερινή εποχή της ανοιχτής αγοράς και του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού δεν είναι απαραίτητος ο αυστηρός καθορισμός των όρων που θα διέπουν την ακτοπλοϊκή αγορά, όσο η διαφύλαξη των προϋποθέσεων εκείνων που θα οδηγήσουν την ακτοπλοϊκή αγορά στο επιθυμητό

επίπεδο. Ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών στον Ελλαδικό χώρο είναι εξαιρετικά δύσκολος εξαιτίας της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει. Τα ελληνικά νησιά είναι σκορπισμένα σε όλα τα μήκη και πλάτη του Αιγαίου πελάγους. Η συγκέντρωση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα επιβάλλει εκτός από την μεταξύ των νήσων διασύνδεση, απαραίτητη για την τουριστική ανάπτυξη, και την σύνδεση τους με τις μεγάλες πόλεις προκειμένου να εξασφαλιστεί και η διακίνηση των αγαθών εκτός των επιβατών.

Οι άγονες γραμμές για τις οποίες είναι φυσιολογικό να μην ενδιαφέρονται οι ακτοπλοίοι λόγω πολύ χαμηλού κέρδους, πρέπει να επιδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό κι όχι μέσω των επιβατών των βιώσιμων γραμμών, δημιουργώντας έτσι την λαθεμένη εικόνα σχετικά με το κόστος των ακτοπλοϊκών μεταφορών (Βάβουρα & Αρχοντάκη 1982: 24-25). Η μέχρι πρόσφατα ισχύουσα διάταξη περί του ορίου ηλικίας θα αποδεκάρτιζε τον στόλο, με αποτέλεσμα τα μεγαλύτερα σε ηλικία σκάφη που εξυπηρετούν συνήθως τις άγονες γραμμές να αποσύρονταν. Τα κίνητρα που δίνει μέχρι σήμερα το κράτος σίγουρα δεν προσελκύουν τους ακτοπλόους για επενδύσεις σε αυτές τις γραμμές, πόσο περισσότερο για νέες επενδύσεις. Συνεπώς είναι προτιμότερο να γίνεται η διασύνδεση αυτών των νησιών με παλαιότερα πλοία, τα οποία όμως θα πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας και αξιοπλοΐας, κι ας υπάρχει χαμηλότερη ποιότητα, παρά να μην γίνεται καθόλου. Θα πρέπει βέβαια να εξεταστεί εκτενέστερα για τις γραμμές αυτές και η χρήση υδροπλάνων ή πλοίων τύπου WIG (φαινόμενου επίδρασης επιφανείας) τα οποία δεν απαιτούν επιπρόσθετες λιμενικές υποδομές και έχουν μικρότερο λειτουργικό κόστος σε σχέση με τα συμβατικά.

Με τον νόμο 2932 κι ιδιαίτερα με τις τροποποιήσεις των τελευταίων χρόνων έγιναν βήματα προς τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας. Παρόλα αυτά παραμένουν αρκετά θέματα προς επίλυση τα επόμενα χρόνια. Τα βασικότερα από αυτά είναι:

- Η μείωση της παρέμβασης του κράτους. Στην σύγχρονη εποχή, ο υγιής ανταγωνισμός δύναται να λύσει αποτελεσματικότερα τέτοιου είδους προβλήματα. Ο ρόλος του κράτους είναι να εξασφαλίσει όλες εκείνες τις συνθήκες που εξασφαλίζουν την σωστή λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- Η προσπάθεια προστασίας του κράτους στους Έλληνες ναυτικούς λειτουργεί μονοπωλιακά, παρά προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και της προσέλκυσης ξένων επιχειρηματιών. Παραμένει το πρόβλημα της ελληνομάθειας για τα πληρώματα των ξένων ακτοπλοϊκών εταιριών.

- Η κατάργηση των επιβαρύνσεων στα ναύλα που δημιουργούν την εικόνα υπερβολικής οικονομικής επιβάρυνσης τόσο στο εσωτερικό όσο και εκτός Ελλάδος (επίναυλος 3% για μη βιώσιμες γραμμές, εισφορές NAT, λεμβούχων κλπ.). Ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα καθορίσει τα ναύλα συναρτήσει των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες όπως ταχύτητα, ακρίβεια στα δρομολόγια κλπ.
- Ο καθορισμός του χρόνου λειτουργίας των πλοίων στις γραμμές, που δεν δίνει την δυνατότητα περιορισμού των δρομολογίων κατά τις εποχές που υπάρχει μειωμένη ζήτηση, καθιστώντας ασύμφορη την λειτουργία των πλοίων κατά την περίοδο αυτή. Η ζήτηση για μεταφορές στην ακτοπλοΐα όπως φάνηκε από τα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης είναι εποχιακή, με αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου να υπάρχει αυξημένη ζήτηση, που συχνά δεν καλύπτεται από την υπάρχουσα προσφορά πλοίων και δρομολογίων ενώ τους χειμερινούς μήνες ο τομέας υποαπασχολείται, με σημαντικά χαμηλό μεταφορικό έργο.
- Η διάθεση μεγαλύτερων κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού για την χρηματοδότηση των άγονων γραμμών.
- Η τιμολόγηση των λιμένων και γενικά το θέμα των λιμενικών υποδομών προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχομένων προς τους επιβάτες υπηρεσιών.
- Η γήρανση του στόλου. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτόν τον τομέα διαφαίνεται πρόοδος από πλευράς εταιριών τα τελευταία χρόνια.
- Η θέσπιση καθεστώτος όπου θα ωθήσει τις υπάρχουσες ελληνικές εταιρίες σε μεγαλύτερες επενδύσεις στον χώρο της ακτοπλοΐας (όπως πχ η είσοδος τους στο χρηματιστήριο), και παράλληλα θα προσελκύσει ξένους επιχειρηματίες στην ελληνική ακτοπλοΐα. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία χρόνια ελάχιστα πλοία (π.χ. Speed Runner 1) με ξένα σημαία δραστηριοποιήθηκαν ή δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.
- Τέλος η υιοθέτηση ενός διαφορετικού δικτύου, όπως το ακτινωτό που έχει προταθεί κατά καιρούς, ενδεχομένως να αποτελεί μια καλύτερη μορφή ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης για τον μεγάλο αριθμό νησιωτικών περιοχών που έχει η Ελλάδα.

Κεφάλαιο 3^ο

Οι νέες τάσεις στην τεχνολογία της Ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

3.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Το πλοίο ως σύστημα αποτελείται από υποσυστήματα, των οποίων η σωστή και εύρυθμη λειτουργία τους καθορίζουν λιγότερο ή περισσότερο την αξιοπλοΐα και αποτελεσματικότητα του. Τα τελευταία χρόνια και ειδικότερα κατά την τελευταία εικοσαετία - η τεχνολογία έχει εισβάλλει δυναμικά και στον τομέα των πλοίων. Το σύγχρονο πλοίο είναι ένα προϊόν εφαρμογών της τεχνολογίας στην κατασκευή, στην πρόωση και στον εξοπλισμό των πλοίων, στο μέτρο που η εφαρμογή των τεχνολογικών εξελίξεων γίνεται οικονομικώς συμφέρουσα, κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος 2003: 291-292).

Μετά το 1960, οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας ήταν ταχύτατες, η εφαρμογή τους στην κατασκευή, στα μεγέθη και στην πρόωση των πλοίων ήταν ευρύτατη, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού (Γεωργαντόπουλος & Βλάχος 2003: 296-297). Η αδύναμη όμως παραγωγική και τεχνολογική βάση της Ελλάδας έκανε αναγκαία τη μεταφορά τεχνολογίας με όλες τις μορφές της (διεθνείς άμεσες επενδύσεις, εισαγωγές κεφαλαιουχικού εξοπλισμού, licensing). Γενικότερα για μια μικρή οικονομία, το άνοιγμά της στη διεθνή αγορά, δημιουργεί ισχυρούς «καταναγκασμούς» για την αναζήτηση τεχνολογίας στο εξωτερικό (Γιαννίτσης & Μαύρη 1993: 75-76). Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να αποκομίσει αρκετά οφέλη, εάν εφαρμόσει τα πλεονεκτήματα των νέων τηλεματικών εξελίξεων και της μοντέρνας επιστημονικής διοίκησης ανθρωπίνων πόρων και εφαρμοσμένης ψυχολογίας, όπως έχουν ήδη κάνει η αεροπορική βιομηχανία, η στρατιωτική βιομηχανία, η βιομηχανία πυρηνικών και γενικότερα όλες σχεδόν οι διεθνοποιημένες βιομηχανίες, στις οποίες επενδύονται υπερβολικά μεγάλα ποσά σε εξοπλισμό και διαχειρίζονται από μικρές ομάδες ανθρώπων.

Η εφαρμογή μιας ναυτιλιακής οικονομικής πολιτικής, προσαρμοσμένης στους συντελεστές τηλεματική - άνθρωπος, θα επιφέρει βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα κέρδη στην επιχείρηση, είτε με τη μορφή της μείωσης των εξόδων

(π.χ. εφαρμογές επικοινωνιών), είτε με ταχύτερη εξυπηρέτηση (π.χ. εφαρμογές εύρεσης πληροφοριών μέσω ηλεκτρονικών μαγνητικών μέσων ή δικτύων), είτε με την ορθολογιστική ηλεκτρονική παρακολούθηση (π.χ. εφαρμογές αυτοματοποίησης των διαδικασιών, εκτύπωσης συνοπτικών αναφορών και αριθμοδεικτών σε τακτά χρονικά διαστήματα κλπ). Η πραγματική όμως επένδυση δεν αφορά αποκλειστικά στο χρηματικό κόστος της εφαρμογής της νέας πολιτικής, αλλά κυρίως στο ενδο-επιχειρησιακό κόστος οργάνωσης ή αναδιοργάνωσης στη βάση της ηλεκτρονικής λειτουργικής διαχείρισης και της διοίκησης ανθρωπίνων πόρων μιας επιχείρησης, όσο μικρή ή μεγάλη και αν είναι αυτή.

Η εκπαίδευση βελτιώνει τις γνώσεις του ανθρώπου, ενώ ταυτόχρονα του παρέχει την κατάλληλη αυτοπεποίθηση και την απαραίτητη τεχνική κατάρτιση, τα οποία με την πρακτική εξάσκηση γίνονται συνήθεια και τρόπος εργασίας. Κάτι τέτοιο είναι το ζητούμενο από τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την ακτοπλοΐα. Βέβαια, η διαδικασία εκπαίδευσης ή μετεκπαίδευσης είναι αρκετά διαφοροποιημένη στα στελέχη των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε σχέση με άλλες βιομηχανίες. Η χρήση βιντεοταινιών, ή ακόμη περισσότερο η εξελιγμένη μορφή εκπαίδευσης εξ' αποστάσεως, με τη χρήση μορφωτικών πολυμέσων, θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική. Παρόλο που σε πολλές περιπτώσεις ναυτιλιακών επιχειρήσεων και πλοίων το επίπεδο εκπαίδευσης δεν είναι απόλυτα άριστο, μετά την εφαρμογή της χρήσης των ηλεκτρονικών υπολογιστικών συστημάτων παρατηρείται βελτίωση εκτέλεσης έργου, ανάπτυξη διαδικασιών λύσης λειτουργικών καθημερινών προβλημάτων και γενικότερα βελτίωση της ποιότητας του παραγόμενου ταξιδιού του πλοίου με ασφάλεια.

Η πληροφορική είναι μια επιστήμη και σαν επιστήμη χρειάζεται ιδιαίτερες γνώσεις και πείρα για την επωφελή εκμετάλλευσή της. Για να επιτευχθεί η μεγιστοποίηση της συνεισφοράς της στην εμπορική ναυτιλία και την ακτοπλοΐα θα πρέπει να συνδυαστεί η επιχειρησιακή στρατηγική και η ευρηματικότητα των φορέων της ναυτιλίας με την αλματώδη ανάπτυξη της τηλεματικής και της επιστήμης της διοίκησης ανθρωπίνων πόρων.

Σε κάθε περίπτωση, είναι λάθος να θεωρήσει κάποιος την τεχνολογία των υπολογιστών ως υποκατάστατο της σκέψης και της διαίσθησης των ανθρώπων. Οι υπολογιστές σήμερα, διαθέτουν απλά τη δυνατότητα εναποθήκευσης τεράστιων όγκων πληροφοριών και επίσης την ικανότητα ταχύτατης εξεύρεσης και παρουσίασης αυτών των δεδομένων με τον τρόπο που επιθυμούμε με αποτέλεσμα να βοηθούν τον

ανθρώπινο παράγοντα.. Με αυτόν τον τρόπο η χρησιμοποίηση των υπολογιστών αυξάνει την παραγωγικότητα της εργασίας.

Αυτή όμως η αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας δε σημαίνει αναγκαστικά ότι επέρχεται από την καλύτερη οργάνωση στο χώρο της εργασίας ή από την εξειδίκευση των εργαζομένων, αλλά μπορεί απλώς να είναι το αποτέλεσμα της παρέμβασης σε άλλους συντελεστές της παραγωγής. Η εισαγωγή νέας τεχνολογίας, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή αξιοποιείται και χρησιμοποιείται σωστά από το υπάρχον στελεχιακό δυναμικό, συνθέτει την αύξηση της παραγωγικότητας στον τεχνικό τομέα και την αύξηση της οικονομικής αποδοτικότητας, συμπιέζοντας το κόστος λειτουργίας της επιχείρησης.

Η εισαγωγή των ηλεκτρονικών μηχανημάτων, του αυτοματισμού των τηλεπικοινωνιών υψηλής προδιαγραφής στα πλοία, αφενός μείωσε τις ανάγκες για πολυπληθή πληρώματα, αφετέρου δε συνέβησαν πολλά ναυτικά ατυχήματα, τα οποία δημιούργησαν την ανάγκη για αυστηρή τήρηση κανονισμών και των συμβάσεων, με στόχο την ασφάλεια του ανθρώπου, του πλοίου, του φορτίου και του ίδιου του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η επιτακτική ανάγκη στενότερης συνεργασίας του πλοίου τόσο με την επιχείρηση όσο και με άλλους οργανισμούς δημιουργεί έναν μεγαλύτερο ακόμη όγκο πληροφοριών, ο οποίος θα πρέπει να διανεμηθεί αξιόπιστα, εύκολα και να αποθηκεύεται, ώστε να είναι διαθέσιμος ανά πάσα στιγμή.

Γίνεται φανερό λοιπόν ότι η ακτοπλοΐα οδηγείται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα πληροφορικής, τόσο επί του πλοίου όσο και στην ναυτιλιακή επιχείρηση, με στόχο την ποιοτική βελτίωση της θαλάσσιας μεταφοράς. Το σύστημα αυτό θα μπορεί να λαμβάνει χρήσιμες πληροφορίες από τη ξηρά και να στέλνει τις απαραίτητες πληροφορίες στην επιχείρηση, στους ναυλωτές, στους νηογνώμονες, στους ασφαλιστές και τέλος στις αρμόδιες κρατικές αρχές. Με αυτόν τον τρόπο θα καθορίζονται οι ελάχιστες προϋποθέσεις ασφαλών πλοίων.

Εν κατακλείδι θα πρέπει να τονιστεί ότι ένα αποτελεσματικό σύστημα ηλεκτρονικής πληροφόρησης και ελέγχου είναι αναγκαίο να καλύπτει τις βασικές λειτουργικές ανάγκες και να είναι με τέτοιο τρόπο αποδεκτό από τους χρήστες του, ώστε τα οφέλη χρησιμοποίησής του να καλύπτουν το κόστος του. Παρόλα αυτά υπάρχει μια σχετικά δικαιολογημένη έλλειψη απόλυτης εμπιστοσύνης στην υπερσύγχρονη τεχνολογία, αφού σε τελευταία ανάλυση είναι προτιμότερη η έλλειψη πληροφόρησης από την λανθασμένη και εν γένει αναξιόπιστη πληροφόρηση.

Είναι κοινά παραδεκτό πλέον, ότι η «απόλυτη ασφάλεια» δεν είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί τουλάχιστον με τα σημερινά τεχνολογικά δεδομένα. Επίσης, το ύψος των επενδύσεων για ασφάλεια έχει κάποια πεπερασμένα όρια, πέραν των οποίων δεν αποφασίζεται μια επένδυση στο σύνολό της. Το ζητούμενο θα πρέπει να είναι η συνδυαστική μελέτη και ο έλεγχος της εφαρμογής τα οποία κάτω από το πρίσμα της μείωσης του λειτουργικού κόστους, ορισμένες φορές παραγκωνίζονται. Το σύστημα το οποίο θα πρέπει να αναπτυχθεί, θα πρέπει να έχει ως κύριο άξονα τον ανθρώπινο παράγοντα ή γενικότερα την διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων, τόσο σε ομαλές καταστάσεις όσο και σε περιπτώσεις κινδύνου.

Οι κανόνες ασφαλείας που διέπουν το Διεθνές θεσμικό πλαίσιο σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις έχουν οδηγήσει στην άνοδο των επιπέδων προστασίας τόσο της ανθρώπινης ύπαρξης, όσο και της περιουσίας. Είναι βέβαιο όμως ότι δεν εστιάζονται σε θέματα που αφορούν στην ευαισθησία του ανθρώπινου παράγοντα και στα προβλήματα που αυτός αντιμετωπίζει λόγω της φύσης του αντικειμένου (Βλάχος & Νικολαΐδης 1999: 294-295).

Έχοντας αναφερθεί στην τεχνολογική εξέλιξη και στις εφαρμογές της πληροφορικής στον τομέα της ακτοπλοΐας-ναυτιλίας που επηρεάζουν την εμπορική και οικονομική δραστηριότητα, θα πρέπει ίσως να αναφερθούμε στη χρήση των ναυπηγείων. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μια πολύ μικρή κατασκευαστική δραστηριότητα αφού τα δυο μεγάλα μας ναυπηγεία (Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά – Ναυπηγεία Ελευσίνας) έχουν αρχίσει να εμφανίζουν κάποια επιχειρηματικά βήματα μετά την κρίση που τα μάστιζε για μεγάλο χρονικό διάστημα (Βλάχος 1999: 187).

3.2. Χαρακτηριστικοί τύποι σκάφων

Η ασφάλεια ενός μικρού catamaran που μεταφέρει τουρίστες κοντά στην ακτή είναι εντελώς διαφορετική από αυτή ενός υδροπτέρυγου ή ενός οχηματογωγού - επιβατηγού (Ο/Γ- Ε/Γ) που μεταφέρει πάνω από χίλιους επιβάτες. Σε μια προσπάθεια να διαχωριστούν τα μεγάλα σκάφη από σκάφη που δεν απομακρύνονται από την ακτή και μεταφέρουν μικρό αριθμό επιβατών, και που πρέπει να έχουν λιγότερες απαιτήσεις σε εξοπλισμό και σχεδίαση, ο κώδικας διαχωρίζει τα επιβατηγά σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αναγνωρίζει τα σκάφη που λειτουργούν σε περιοχές που υπάρχει πάντα άμεση διαθέσιμη βοήθεια και ο αριθμός των επιβατών είναι μικρός (κάτω από 450). Όλα τα υπόλοιπα, ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία και είναι

μεγαλύτερα σκάφη, σκάφη που απομακρύνονται από τη στεριά ή σκάφη που μεταφέρουν πολύ μεγάλο αριθμό επιβατών αλλά και φορτηγών και αυτοκινήτων.

Τα ταχύπλοα μέσα έχουν κερδίσει την προτίμηση του κοινού για βραχείς και μεσαίους πλόες. Αυτό οφείλεται στη σημαντική μείωση του χρόνου ταξιδιού και την αυξημένη άνεση. Αν και απαγορεύονται οι καμπίνες για τους επιβάτες, το επίπεδο ενδιαίτησης στα σκάφη αυτά είναι υψηλό, οπότε σε συνδυασμό με την μικρή διάρκεια παραμονής στο σκάφος, καθίστανται ιδιαίτερα ελκυστικά. Ακόμα, η σχεδίαση των ταχυπλόων έχει αλλάξει σημαντικά κατά την διάρκεια των τελευταίων χρόνων και τα σκάφη που λειτουργούν σήμερα έχουν μακρινή μόνο σχέση με τις πρωτότυπες σχεδιάσεις που ξεκίνησαν την επανάσταση της υψηλής ταχύτητας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Επιγραμματικά οι κυριότεροι τύποι σκαφών που κυκλοφορούν σήμερα είναι οι εξής:

SWATH : small waterplane area twin hull, συνώνυμο με το SSC, πλοία με εξαιρετικά χαρακτηριστικά σε κυματισμό ιδιαίτερα σε θάλασσες με μικρή περίοδο κυματισμού, μικρή μεταφορική ικανότητα, αρκετά ικανοποιητική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό.

MWATH: medium waterplane area twin hull ship. όπως ο πρώτος τύπος, όμως με μεγαλύτερη ίσαλο επιφάνεια, αυξημένη μεταφορική ικανότητα, χειρότερη συμπεριφορά σε κυματισμό.

SWATH hybrids: πρωραία μορφή SWATH και πρυμναία μορφή ολισθαίνοντος Catamaran (π.χ.HSS).

WAVE PIERCER: catamaran ημικτοπίσματος της Incat ltd με καλή συμπεριφορά σε κυματισμό σε θάλασσες με μεγάλη περίοδο κυματισμού, καλή συμπεριφορά σε ήρεμη θάλασσα και καλή μεταφορική ικανότητα.

Superslender monohull with outriggers: μονόγαστρο μεγάλου μήκους με δύο μικρούς πλωτήρες στο πίσω μέρος Kvaerner - Masa (Φιλανδία), εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και πολύ καλή μεταφορική ικανότητα, καλή συμπεριφορά όταν ο καιρός είναι από την πλώρη.

Trimaran : μονόγαστρο μεγάλου μήκους με δύο μικρούς πλωτήρες στο κέντρο. UCL London (Ηνωμένο Βασίλειο), όπως ο παραπάνω τύπος όμως με κατώτερη συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα.

TRICAT : δίγαστρο catamaran ημικτοπίσματος με μεσαία γάστρα πάνω από SWL της FBM marine ltd (Ηνωμένο Βασίλειο).

Low wash catamaran (LWC): υπερλεπτόγραμμα πλοίο διπλής γάστρας ημιεκτοπίσματος με χαμηλούς κυματισμούς, της FBM marine Ltd. (Ηνωμένο Βασίλειο), κατάλληλο για ποτάμια και κλειστά λιμάνια.

V-CAT: Catamaran ημιεκτοπίσματος με νομείς σχήματος V, NKK (Ιαπωνία), όπως ο τύπος 4.

SSTH: Superslender twin Hull: υπερλεπτόγραμμα catamaran ημιεκτοπίσματος του ναυπηγείου IHI (Ιαπωνία).

TSL-F: Techno-Superliner Foil version, βυθισμένη χαμηλή γάστρα με πτερύγια επιφανείας, συνεργασία ναυπηγείων (Ιαπωνία).

Midfoil: βυθισμένο σώμα πτερυγίων με διπλές αντιρήδες της Navatek Lockheed (USA).

Deep V Monohull: νομείς σχήματος V (ΗΠΑ), εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα, αποδεκτά επίπεδα συμπεριφοράς σε κυματισμό, ποικίλες σχεδιάσεις Aquastrada (Rodriguez, Ιταλία), Pegasus (Fincantieri, Ιταλία), Mestral (Bazan, Ισπανία), Corsair (Leroux & Lotz Γαλλία).

Superslender Monohull: εξαιρετικά χαρακτηριστικά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα, μη εμπεριστατωμένα χαρακτηριστικά σε κυματισμό και κατασκευαστικό σχέδιο Euroexpress των ναυπηγείων Kvaerner - Masa (Φινλανδία).

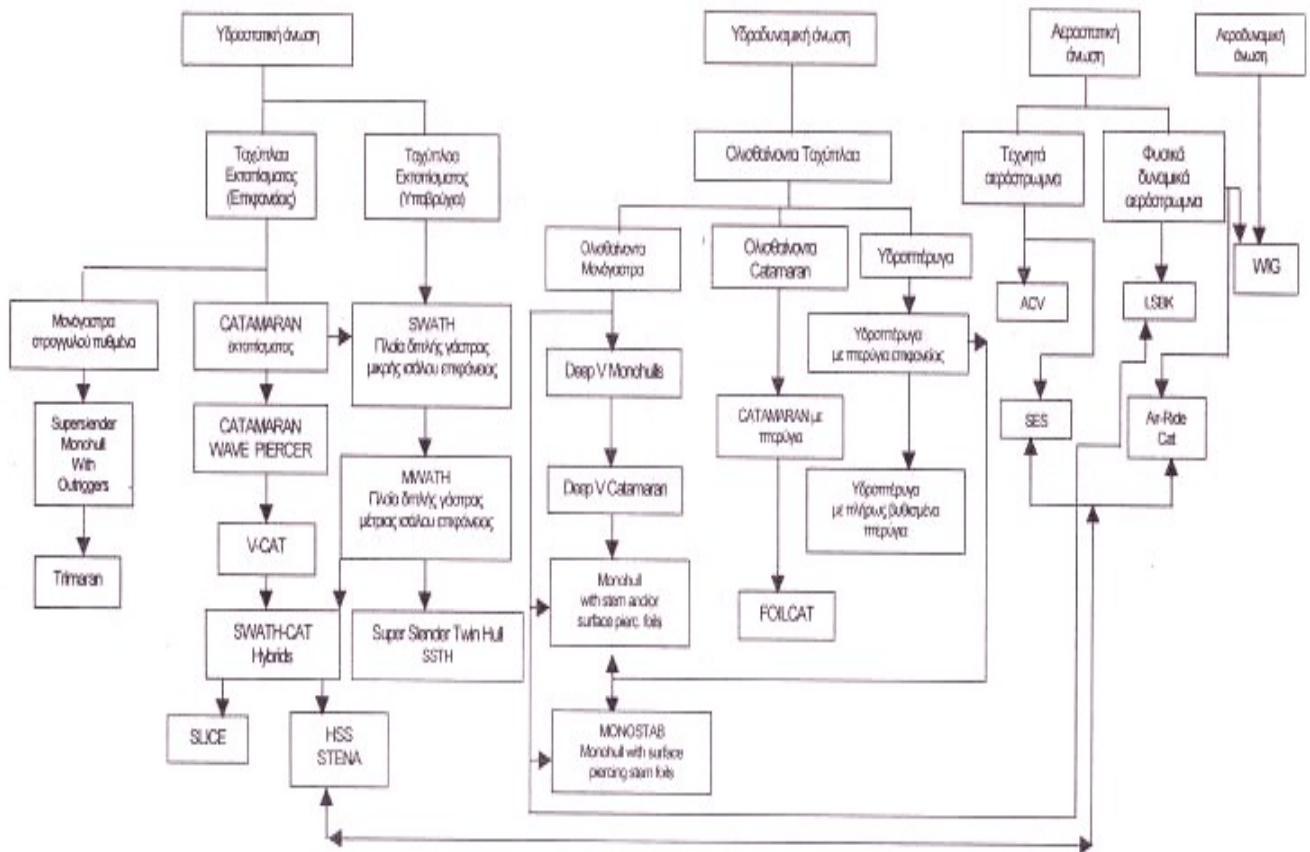
Monostub: Ημιολισθαίνον μονόγαστρο με πλήρως βυθισμένα πρυμναία πτερύγια της Rodrigues (Ιταλία).

Foilcat: Δίγαστρο υδροπτέρυγο σκάφος της Kvaerner (Νορβηγία), ομοίως της Mitsubishi (Ιαπωνία), εξαιρετική συμπεριφορά σε κυματισμό (αλλά περιορισμένο ύψος κύματος) και σε ήρεμο νερό, περιορισμένη μεταφορική ικανότητα.

ACV (Air Cushion Vehicle – Hovcraft): εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και αποδεκτή σε κυματισμό (αλλά περιορισμένο ύψος κύματος), περιορισμένη μεταφορική ικανότητα.

SES :Surface Effect Ships , Αερόστρωμνα διπλής γάστρας, όπως ο παραπάνω τύπος όμως με βελτιωμένη συμπεριφορά σε κυματισμό και μεταφορική ικανότητα.

WIG:Wing in Ground Effect Craft, διάφορες σχεδιάσεις και πατέντες, μεταφοράς επιβατών και φορτίου, εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό, περιορισμένη μεταφορική ικανότητα, περιορισμένο ύψος κύματος, πιο διακεκριμένα πρωτότυπα τα Ecranoplana της πρώην USSR (Καρδάλας 2006: 18-20).



Σχήμα 1. Κατάταξη βασικών τύπων σκαφών νέας τεχνολογίας (Καρδάλας 2006: 21)

3.3. Τεχνολογικές εξελίξεις στην ακτοπλοΐα και οι επιπτώσεις τους

Η αλλαγή τεχνολογίας περιλαμβάνει νέο εξοπλισμό, εργαλεία ή μεθόδους αυτοματισμού και ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Η αλλαγή συχνά γεννιέται από τον ανταγωνισμό ή από καινοτομίες μέσα στον κλάδο και συνδέεται, εκτός από τα νέα εργαλεία και τον εξοπλισμό, και με νέες παραγωγικές/λειτουργικές μεθόδους.

Ο αυτοματισμός θεωρείται μια τεχνολογική αλλαγή, που αντικαθιστά τα άτομα με τις μηχανές, και άρχισε από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης. Από την δεκαετία 1960-1970 ο ανθρώπινος παράγοντας αναβαθμίστηκε σταδιακά και όλοι προσπάθησαν και προσπαθούν ακόμα και σήμερα να βρουν τρόπους να βοηθήσουν τα μεμονωμένα άτομα και τις ομάδες εργαζομένων μέσα στις επιχειρήσεις ώστε να αναπτύξουν μια πιο αποδοτική συνεργασία. Έχει δημιουργηθεί λοιπόν ένας νέος επιστημονικός κλάδος που ασχολείται με όλους τους τύπους των αλλαγών, η «Ανάπτυξη των Επιχειρήσεων (Organizational development)», ο οποίος εστιάζει σε τεχνικές ή προγράμματα αλλαγής του

ανθρώπινου δυναμικού, με την φύση και την ποιότητα των διαπροσωπικών σχέσεων στην εργασία. Τέτοιες τεχνικές ανάπτυξης των επιχειρήσεων είναι:

- i. Η εκπαίδευση της ευαισθησίας: είναι μια μέθοδος αλλαγής συμπεριφοράς η οποία λαμβάνει χώρα με ομαδικές συναντήσεις.
- ii. Ανοιχτή συζήτηση: Η εργασία αυτή γίνεται από επιστήμονα ειδικό στην συμπεριφορά, και δεν έχει προκαθορισμένο πρόγραμμα. Ο ειδικός έχει την δυνατότητα να δημιουργεί μόνο τις ευκαιρίες για τους συμμετέχοντες έτσι ώστε να εκφράσουν τις ιδέες τους και τα συναισθήματα τους σε μια ανοιχτή συζήτηση.
- iii. Μια τεχνική, σύμφωνα με την οποία ερευνώνται οι στάσεις και οι αντιλήψεις των μελών μιας επιχείρησης και ανακαλύπτονται τα κενά και οι διαφορές από τις επιθυμητές στάσεις και αντιλήψεις.
- iv. Η συμβουλευτική στις διαδικασίες: είναι μια μέθοδος όπου ένας εξωτερικός σύμβουλος έχει την δυνατότητα να προσφέρει την βοήθεια του στον manager ώστε να αντιληφθεί, να κατανοήσει και να ενεργήσει πάνω σε διαδικαστικά θέματα.
- v. Τέλος, η διαμόρφωση εργασιακών ομάδων: είναι μια τεχνική αλλαγής απόψεων κ.τ.λ. μεταξύ των εργασιακών ομάδων για να μάθουμε με τι τρόπο κάθε μέλος σκέπτεται και εργάζεται (Γουλιέλμος 2002: 219-222).

Παρόλες τις παραπάνω προσπάθειες όμως, παρατηρούνται ταξικές και συγκρουσιακές διαστάσεις στο ζήτημα των τεχνολογικών εξελίξεων. Πέρα από τις θετικές οικονομικές επιπτώσεις και τις δυνατότητες που δημιουργεί, η τεχνολογία έχει επίσης σημαντικές εργασιακές, κοινωνικές, πολιτισμικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μερικές από τις οποίες μπορεί να θεωρηθούν από αρνητικές μέχρι επικίνδυνες. Η τεχνολογία δεν είναι ούτε εξωγενής, σε σχέση με την παραγωγική διαδικασία, ούτε και κοινωνικά ουδέτερη. Αντίθετα, καθορίζεται από τις επικρατούσες κοινωνικο-παραγωγικές και ταξικές σχέσεις (Λιοδάκης 1993: 7). Η εκτεταμένη χρήση της πληροφορικής και του αυτοματισμού σχετικά με το ρόλο των εργαζομένων επάνω στο πλοίο συνεπάγεται ότι από επεξεργαστής και κατασκευαστής, ο εργαζόμενος γίνεται προγραμματιστής. Παρατηρούμε δηλαδή ότι από ένα ενεργητικό ρόλο, τώρα καλείται να παίζει έναν κύρια παθητικό. Έχουν μειωθεί ή και εξαλειφθεί οι απαιτήσεις για σωματικές δραστηριότητες και ταυτόχρονα έχουν αυξηθεί οι απαιτήσεις για σύνθετες νοητικές δραστηριότητες.

Προκειμένου λοιπόν η εφαρμογή νέων τεχνολογιών να έχει τα προσδοκώμενα θετικά αποτελέσματα, θα πρέπει ο σχεδιασμός των διαμεσολαβητών ναυτικού – μηχανής, της οργάνωσης εργασίας του χώρου και της εκπαίδευσης, να γίνεται με βάση την αύξηση ευχαρίστησης από την εργασία, τη μείωση κόπωσης, τη μείωση της επικινδυνότητας της εργασίας εν πλω και των συστημάτων παραγωγής, και τέλος φυσικά στην αύξηση της παραγωγικότητας.

3.4. Η τάση για αυτοματισμό

Ο όρος «αυτοματισμός» αναφέρθηκε στην οικονομική και τεχνολογική ορολογία, αμέσως μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, περιλαμβάνοντας την αυτόματη ρύθμιση και εκτέλεση διαδοχικών σταδίων μιας παραγωγικής ή μηχανικής διαδικασίας. Με τον αυτοματισμό δεν επιτυγχάνεται μόνο η μηχανοποίηση των κινήσεων, αλλά ταυτόχρονα και οι αυτόματες ρυθμίσεις με τις οποίες ελέγχεται η ακρίβεια εκτέλεσης της παραγωγικής διαδικασίας και διορθώνονται τα τυχόν σφάλματα που προκύπτουν.

Οι βασικές προϋποθέσεις πάνω στις οποίες στηρίζεται η ανάπτυξη του αυτοματισμού είναι δύο: μία τεχνική και μία οικονομική. Από τεχνικής πλευράς, δύναται να πραγματοποιηθεί η λειτουργία πλήρως αυτοματοποιημένων παραγωγικών μονάδων. Στην περίπτωση όμως, που δεν υπάρχουν τεχνικές δυσχέρειες για την εγκατάσταση και λειτουργία πλήρως αυτοματοποιημένων παραγωγικών μονάδων, υπάρχουν οικονομικές δυνάμεις οι οποίες δρουν ανασταλτικά και αντισταθμίζουν τα οφέλη που προέρχονται από τον αυτοματισμό. Έτσι ο κύριος σκοπός στον οποίο αποβλέπει ο αυτοματισμός είναι οικονομικός, ενώ επιδιώκεται μέσω αυτού η αύξηση της αποδοτικότητας των εκμεταλλεύσεων. Ο αυτοματισμός τείνει να εξασφαλίζει, επομένως, το βέλτιστο της απόδοσης των εγκαταστάσεων μιας εκμετάλλευσης και υιοθετείται ευκολότερα στην μαζική παραγωγή γιατί έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του παγίου κεφαλαίου καθώς και των σταθερών δαπανών της εκμετάλλευσης.

Τέλος, να αναφέρουμε ότι εδώ και πολλά χρόνια η πλήρης αυτοματοποίηση ενός πλοίου, δηλαδή η χρησιμοποίηση και κίνηση του χωρίς πλήρωμα, βρίσκεται μέσα στις δυνατότητες της τεχνικής. Προϋπόθεση όμως της εφαρμογής της πλήρους αυτοματοποίησης του πλοίου, είναι η ύπαρξη δυνατότητας εκτέλεσης των κινήσεων

του και ρύθμισης και ελέγχου της λειτουργίας των κινητήριων μηχανών και των ποικίλων άλλων μηχανημάτων του από την ξηρά. Αναγκαία συνέπεια αυτού θα ήταν ο περιορισμός των πλόων ενός πλήρως αυτοματοποιημένου πλοίου μέσα σε όρια αποτελεσματικής λειτουργίας των εγκαταστάσεων τηλεκατεύθυνσης. Τα όρια αυτά πρέπει να θεωρηθούν ως περιορισμένα, αφού οφείλουν να αντιμετωπισθούν τα πρακτικά προβλήματα που δημιουργούνται από το πολυσύχναστο των θαλασσών, όσον και τα προβλήματα που προκαλούνται από το ότι το πλοίο είναι εκτεθειμένο σε φυσικούς κινδύνους ναυσιπλοΐας, είτε από τις καιρικές μεταβολές, είτε από φυσικά εμπόδια. Πέρα λοιπόν από ηθικές (αντικατάσταση ανθρώπου από τις μηχανές!), υπάρχουν και πρακτικές συνθήκες που τείνουν να παρεμποδίζουν, την πλήρη αυτοματοποίηση των πλοίων.

3.5. Χρηματοπιστωτικός τομέας

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας χαρακτηρίστηκε από σημαντικές και διορθωτικές ανακατατάξεις τα τελευταία χρόνια. Για την ελληνική οικονομία η ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει πηγή επενδύσεων και οικονομικής δραστηριότητας, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας.

Πριν τις θεσμικές αλλαγές του 2001 οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες έβαλαν σε εφαρμογή επενδυτικά προγράμματα για την ανανέωση του στόλου τους. Οι πέντε πιο μεγάλες εταιρείες (Attica Group, Μινωικές Γραμμές, ANEK, Στρίτζις, NEA) εκμεταλλεύτηκαν την άνθηση του χρηματιστήριου με αποτέλεσμα να αντλήσουν σχεδόν 1 δις ευρώ τα οποία τα συνδύασαν με κοινοπρακτικά ή ομολογιακά δάνεια για την αγορά πλοίων (Παρασκάκη 2007: 41).

Η κρίση του 2008 επηρέασε άμεσα όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι δανειοδοτήσεις έγιναν σπανιότερες, η ρευστότητα μειώθηκε ραγδαία, η τιμή του πετρελαίου εκτοξεύτηκε στα ύψη δημιουργώντας μεγάλα προβλήματα στην κίνηση του εμπορικού και επιβατικού τομέα.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ο τραπεζικός δανεισμός και οι σχέσεις τους με τους χρηματοδότες. Τους τελευταίους 18 μήνες σχεδόν όλες οι εταιρείες χρειάστηκαν τις αναδιρθρώσεις του τραπεζικού τους δανεισμού για διάφορους λόγους. Οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν στις αναδιρθρώσεις ήταν η κατακόρυφη πτώση των αξιών των πλοίων αλλά και η διαφοροποίηση του λόγου κάλυψης τόκων λόγω της μειωμένης κερδοφορίας που υπέστησαν οι εταιρείες κατά το 2009 (www.otenet.gr).

Σε σταδιακό άνοιγμα των χρηματοδοτήσεων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις προχωρούν οι τράπεζες τον τελευταίο καιρό. Αν και οι συνθήκες της ρευστότητάς τους δεν τους επιτρέπουν αύξηση της έκθεσής τους σε ναυτιλιακές χορηγήσεις εντούτοις το τελευταίο διάστημα οι τράπεζες έχουν παύσει να μειώνουν τα ναυτιλιακά τους χαρτοφυλάκια.

Όπως αναφέρουν στελέχη τραπεζών, περισσότερα κεφάλαια από δάνεια που αποπληρώνουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιστρέφουν από τις τράπεζες στην αγορά ως νέα δάνεια. Αυτό συμβαίνει διότι βελτιώνονται οι ταμειακές ροές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η αξία του στόλου τους, με αποτέλεσμα οι δυσκολίες στην εξυπηρέτηση των δανείων τους να μειώνονται και αντίστοιχα να ανακάμπτει το κλίμα εμπιστοσύνης.

Όπως σημειώνουν τα ίδια στελέχη (τραπεζών), οι τράπεζες μπορούν να αναμένουν αυξημένα έσοδα από μια ανακάμπτουσα ναυτιλιακή αγορά. Στην παρούσα φάση τα ναυτιλιακά δάνεια είναι ιδιαίτερα ακριβά τιμολογημένα, συγκεκριμένα στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων 40 ετών. Παράλληλα, οι προκαταβολές έχουν περιοριστεί και οι ισορροπίες στις συμβατικές υποχρεώσεις είναι πιο ευνοϊκές για τους πιστωτές. Κατόπιν αυτών, δημιουργείται για τις τράπεζες μία ελκυστική σχέση ρίσκου – ανταμοιβής, η οποία με την προϋπόθεση ότι η ναυλαγορά θα παραμείνει σε ανοδική τροχιά και δεν θα εμφανιστεί άλλος κλάδος με τόσο ευνοϊκή σχέση ρίσκου - απόδοσης, θα οδηγήσει και σε σημαντική αύξηση τις χρηματοδοτήσεις στη ναυτιλία. Από την αύξηση αυτή οι ελληνικές τράπεζες θα μπορέσουν να επωφεληθούν στο μέτρο που θα έχουν επάρκεια ρευστότητας.

Σύμφωνα με την τελευταία ανάλυση (Μάρτιος 2010) της Petrofin Bank Research για τις δανειοδοτήσεις στο χώρο της ναυτιλίας, προκύπτει ότι το 2009 τα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια των ελληνικών τραπεζών υποχώρησαν σε ετήσια βάση κατά 4,74% και διαμορφώθηκαν στα 16,74 δισ. δολάρια. Ωστόσο, τα δάνεια που είχαν δεσμευτεί αλλά δεν εκταμιεύθηκαν υποχώρησαν κατά 30,14%, ενώ τα δάνεια που εκταμιεύθηκαν μειώθηκαν κατά 3,54%. Σημειώνεται ότι οι ελληνικές τράπεζες καλύπτουν το 24,08% της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας.

Σύμφωνα με στοιχεία από την ίδια μελέτη, στην πρώτη δεκάδα των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία συγκαταλέγονται η Εθνική Τράπεζα με ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο 3,217 δισ. δολ. και μερίδιο αγοράς στον κλάδο 4,80%, η Alpha Bank με χαρτοφυλάκιο 2,675 δισ. δολ. και μερίδιο 3,99%, η Emporiki με

χαρτοφυλάκιο 2,620 δισ. δολ. και μερίδιο 3,91% και η Marfin με χαρτοφυλάκιο 2,450 δισ. δολ. και μερίδιο 3,66%.

Το 2009 η ελληνόκτητη ναυτιλία βρέθηκε στη δεύτερη θέση διεθνώς, με 2.974 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 κ.ο.χ. το κάθε ένα) συνολικής χωρητικότητας 173,54 εκατομμύρια dwt. Ο στόλος αυτός αντιπροσωπεύει το 14,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dwt, ενώ η ελληνική σημαία είναι πέμπτη στην παγκόσμια κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τόνους dwt.

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2009 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων (άνω των 1.000 gt) ανήλθαν σε 748 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 64,9 εκατ. dwt. Σημειώνεται ότι το 2009 η ναυτιλία ήταν ο μοναδικός κλάδος της ελληνικής Οικονομίας που δεν παρήγαγε ανέργους (www.capital.gr).

Το σημαντικότερο είναι ότι η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να αντιδράσει γρήγορα, να ισορροπήσει σε ένα κλίμα διαδοχικών ανακατατάξεων, ώστε να αντικρίσει με αισιοδοξία την «επόμενη ημέρα» μέσα από την διαρκή αναζήτηση βιώσιμων λύσεων. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δε διστάζει πια να υποστηρίξει την άποψη ότι υπάρχει οικονομική ανάκαμψη, και η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να εκσυγχρονίζει το στόλο της, να κάνει νέες και μεγάλες παραγγελίες στα ναυπηγεία της Ασίας αποδεικνύοντας ότι είναι ο δυναμικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας (www.otenet.gr).

Κεφάλαιο 4ο

Συγκρίσεις της ακτοπλοΐας με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς

4.1. Γενικές Παρατηρήσεις

Ο τουρισμός είναι πολύ συχνά η βασική οικονομική δραστηριότητα της νησιώτικης οικονομίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού αναγνώρισε το γεγονός αυτό, αποσκοπεί στη στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των περιφερειών αυτών, μέσα από μια σειρά στρατηγικών, όπως η υποχρεωτική παροχή δημοσίων υπηρεσιών στις μεταφορές καθώς και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι συνήθως ο κύριος τρόπος σύνδεσης ενός νησιού με την ηπειρωτική χώρα όπως επίσης και μεταξύ των νησιών. Η αερομεταφορά προσφέρεται σαν εναλλακτική λύση, ανάλογα με τους παράγοντες όπως η ύπαρξη της υποδομής, το επίπεδο ζήτησης και η απόσταση από την ηπειρωτική χώρα. Οι επιβάτες επομένως έρχονται αντιμέτωποι με μια ενδιαφέρουσα επιλογή τρόπων μεταφοράς. Ακόμα κι αν θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι κάθε νησί μπορεί να θεωρηθεί ως χωριστή αγορά, υπάρχουν πολλοί λόγοι που επηρεάζουν την επιλογή μέσων μεταφοράς όπως η τιμή του ναύλου, οι λόγοι του ταξιδιού και η απόσταση. Βασισμένοι σε αυτό, τα ταξίδια στη θάλασσα τείνουν να προτιμούνται από επιβάτες αναψυχής και με επίγνωση του κόστους, ενώ η εναέρια μεταφορά, έχει ένα πλεονέκτημα χρόνου για τους επιβάτες που πιέζονται ή για μεγαλύτερες αποστάσεις (Rigas 2009: 396-397).

4.2. Θαλάσσιες Μεταφορές

Η θαλάσσια μεταφορά, αποτελεί έναν σημαντικό κλάδο του τομέα των μεταφορών. Είναι γεγονός ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Σήμερα το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς που εξασφαλίζει την ασφαλή και οικονομικά συμφέρουσα μεταφορά προϊόντων αλλά και επιβατών. Ιδιαίτερα η θαλάσσια μεταφορά επιβατών, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, παρόλο τον ανταγωνισμό που δέχεται από άλλα μέσα μεταφοράς (Σαμπράκος 2002: 81).

4.3. Αεροπορικές μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορές αφορούν το νεότερο τρόπο μεταφοράς, κυρίως επιβατών. Εμπορεύματα, έχει αποδειχθεί ότι μεταφέρονται αεροπορικά, κυρίως αυτά

που είναι υψηλής αξίας. Η οργάνωση των αερομεταφορών και η στρατηγική των αεροπορικών επιχειρήσεων καθοδηγείται κυρίως από την διεθνή αγορά.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των αεροπορικών μεταφορών είναι οι ασύγκριτα μεγαλύτερες ταχύτητες που αναπτύσσουν από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς. Επίσης, χρησιμοποιείται η φυσική οδός, χωρίς να χρειάζεται κατασκευή ή συντήρηση, ενώ ακόμα, παρέχουν στους επιβάτες άνεση υψηλού επιπέδου και στα εμπορεύματα, σχετικά μεγάλη ασφάλεια.

Παράλληλα, μειονέκτημα που διαπιστώνουμε στα αεροσκάφη είναι η μικρή χωρητικότητα, οι μεγάλες αποστάσεις που συχνά πρέπει να διανύουμε από και προς το αεροδρόμιο (συνήθως εκτός πόλης), όπως επίσης και το υψηλό αρχικό κεφάλαιο αγοράς και εξοπλισμού, τα οποία και συνεπάγονται υψηλό κόστος μεταφοράς (Σαμπράκος 2002: 145 - 147).

4.4. Κοινά σημεία και αντιθέσεις

Τα λιμάνια και τα αεροδρόμια αποτελούν την αρχή και το τέλος του ταξιδιού στις ακτοπλοϊκές και τις αεροπορικές μεταφορές αντίστοιχα. Τα λιμάνια και τα αεροδρόμια είναι τα σημεία όπου συνυπάρχουν οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Στα κομβικά σημεία αυτά ο επιβάτης αλλάζει μέσο για την συνέχιση του ταξιδιού του. Η αλλαγή του μέσου αυτού μπορεί να αφορά στην επόμενη πτήση, ή απλά στην χρήση του ΙΧ ή των μέσων μαζικής μεταφοράς για την μετάβαση προς τον τελικό προορισμό. Τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό συναντάμε έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης όσον αφορά τα κομβικά σημεία. Χαρακτηριστικό είναι το πρόβλημα στις μεγάλες πόλεις, όπου η πρόσβαση στα λιμάνια και τα αεροδρόμια είναι ιδιαίτερα δυσχερής οδικώς (ΙΧ, ταξί, μετρό, λεωφορεία). Παράλληλα, η πρόσβαση επιβατών στα κομβικά σημεία παρουσιάζει σημαντική επιδείνωση κατά τις ώρες αιχμής. Τα προβλήματα αυτά επηρεάζουν σημαντικά τον συνολικό χρόνο διαδρομής από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού. Πολύ συχνά στις αεροπορικές μεταφορές ο χρόνος μεταφοράς με αεροπλάνο είναι μικρότερος από τον χρόνο που χρειάζεται ο επιβάτης για την πρόσβαση/αποχώρηση και τους σχετικούς ελέγχους στο αεροδρόμιο (Γκόλιας κ.α. 1996: 224 – 238).

Η ανάπτυξη νέων υποδομών, η βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων, η πιθανή ανανέωση του στόλου, η εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας, η βελτίωση της δρομολόγησης των πλοίων, η διαφοροποίηση των κομίστρων κ.α. είναι παράγοντες

που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και των δύο μεταφορικών μέσων (πλοίο, αεροπλάνο), πέρα από τις όποιες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, και η μεταβολή τους στο άμεσο μέλλον είναι δυνατό να μεταβάλλει το μερίδιό τους στη αγορά. Έτσι, η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών μπορεί να αυξηθεί αφενός λόγω της αύξησης των αεροπορικών κομίστρων, και αφετέρου λόγω της ενδεχόμενης ανανέωσης του στόλου. Για να είναι όμως ακόμα μεγαλύτερες οι πιθανότητες για αύξηση ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, είναι απαραίτητο να βελτιωθούν οι χρόνοι ταξιδιού, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές για ασφαλή και ταχεία επιβίβαση / αποβίβαση, και να επιτευχθεί ο κατάλληλος χρονοπρογραμματισμός των δρομολογίων (Χλωμούδης κ.α. 2007: 101-102). Απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς είναι το κόστος και ο χρόνος ταξιδιού, το επίπεδο εξυπηρέτησης στα σκάφη και στους λιμένες, η προσφορά και διαθεσιμότητα θέσεων καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων και φορτίων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου στην ελληνική επικράτεια περιορίζεται στις συνδέσεις που εκτελούν και τα δύο μέσα. Στον χάρτη που ακολουθεί, απεικονίζεται το εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο.



Σχήμα 2. Αεροπορικό Δίκτυο Εσωτερικού (βασιικοί προορισμοί - αερολιμένες)

Πηγή: Υ.Π.Α. (Χλωμούδης κ.α. 2007: 104)

Οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι σήμερα, ταυτόχρονα ανταγωνιστικές και συμπληρωματικές. Σε ορισμένες γραμμές τα δύο μέσα είναι απευθείας ανταγωνιστικά, σε άλλα είναι πλήρως συμπληρωματικά. Σκοπός είναι να παρέχεται στον επιβάτη ολοένα και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών, αλλά και να διευρύνεται η αγορά με την προσέλκυση περισσότερων συνολικά επιβατών (Γκόλιας κ.α 1996: 236-237). Το δίκτυο της αεροπλοΐας είναι σαφώς μικρότερο και απλούστερο από το ακτοπλοϊκό δίκτυο, αλλά οι υποδομές και η λειτουργία του είναι πιο απαιτητικές σε χώρους, κόστος και συνθήκες λειτουργίας. Από το σύνολο των 42 αεροδρομίων της Ελληνικής επικράτειας, τα 34 εξυπηρετούν το δίκτυο των εσωτερικών αερομεταφορών και από αυτά τα 29 αποτελούν προορισμούς όπου το πλοίο και το αεροπλάνο ανταγωνίζονται άμεσα. (Χλωμούδης κ.α. 2007: 105). Ο ανταγωνισμός των μέσων παρουσιάζεται εντονότερος στις μακρινότερες αποστάσεις και αφορά ουσιαστικά στις επιβατικές μεταφορές. Η ύπαρξη δύο περιόδων (χειμερινής και θέρους) κατά τις οποίες παρατηρείται έντονη διαφορά στο μεταφορικό έργο, έχει ως επακόλουθο από πλευράς επιχειρήσεων, να γίνεται με βάση την περίοδο αιχμής και ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα να υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας εξαιτίας του αδιαιρέτου της προσφοράς. Έτσι, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τα δρομολόγιά τους, οι αεροπορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία προσαρμόζονται ευκολότερα στη ζήτηση είτε μέσω των δρομολογίων είτε μέσω της επιλογής αεροσκαφών (Χλωμούδης κ.α. 2007: 106-107).

Ταυτόχρονα, παρατηρείται μία έντονη εποχικότητα και στα δύο μέσα μεταφοράς με αιχμή τους καλοκαιρινούς μήνες. Το φαινόμενο αυτό βέβαια είναι εντονότερο στις ελληνικές συνθήκες - σε σχέση με τα άλλα κεντρο-ευρωπαϊκά κράτη - όπου παρατηρείται πολύ σημαντική αύξηση της τουριστικής κίνησης στην τουριστική περίοδο. Τέλος, τόσο στις ακτοπλοϊκές όσο και στις αεροπορικές γραμμές μεγάλο μέρος των κρατήσεων θέσεων πραγματοποιείται αρκετές ημέρες πριν την ημέρα αναχώρησης. Δεδομένου ότι και τα δύο είδη ταξιδιού αφορούν συνήθως μεγάλα ταξίδια, οι επιβάτες προτιμούν να έχουν εξασφαλίσει το εισιτήριό τους πριν την αναχώρησή τους. Σημειώνεται βέβαια ότι στις ακτοπλοϊκές γραμμές οι επιβάτες εξασφαλίζουν εγκαίρως το εισιτήριό τους κυρίως όταν πρόκειται να ταξιδέψουν μαζί με το αυτοκίνητό τους, ενώ οι επιβάτες χωρίς όχημα εξασφαλίζουν εγκαίρως το εισιτήριό τους μόνο κατά τις περιόδους αιχμής.

Ένα άλλο σημείο είναι τα Λιμενικά Τέλη ειδικά στα νησιωτικά λιμάνια. Λιμάνια στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχουν, αλλά οι εταιρείες

καταβάλλουν υψηλά τέλη, των οποίων ο τελικός προορισμός είναι άγνωστος. Σημαντικό βήμα για την ελληνική ακτοπλοΐα θα είναι η μείωσή τους. Σε περίπτωση που υλοποιηθεί αυτό οι επιβάτες θα πληρώνουν πιο φθηνό εισιτήριο αλλά και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα ανασάνουν. Παράλληλα, κρίνεται αναγκαίο να αλλάξει και το καθεστώς δρομολόγησης των πλοίων.

Η λειτουργία των ακτοπλοϊκών γραμμών επηρεάζεται επίσης και από τον τρόπο λειτουργίας των ταξιδιωτικών πρακτορείων και των κομβικών σημείων (αεροδρόμια, λιμάνια). Η εφαρμογή ενός ενιαίου συστήματος κρατήσεων θέσεων στις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές γραμμές οφείλει να λάβει σοβαρά υπόψη τις ιδιαιτερότητες της λειτουργίας των πρακτορείων και των κομβικών σημείων. Σε αντίθεση με τις αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς επιβατών που έχουν αναπτύξει διαχρονικά ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν να επιδείξουν τόσο στο διεθνή χώρο όσο και στην Ελλάδα περιορισμένες πρωτοβουλίες στα πληροφοριακά συστήματα κράτησης θέσεων, με αποτέλεσμα η αντίστοιχη εξυπηρέτηση των επιβατών να βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα από εκείνη των αεροπορικών μεταφορών. Το σχετικά χαμηλό κόμιστρο των ακτοπλοϊκών γραμμών σε σχέση με τις αεροπορικές θα πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί την κύρια αιτία για τη μη ανάπτυξη μέχρι σήμερα ολοκληρωμένων συστημάτων κρατήσεων θέσεων.

Συγχρόνως, παρατηρείται μία σημαντική διαφορά στις τιμές εισιτηρίων και την ταχύτητα μεταφοράς ανάμεσα στις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Το κόμιστρο των ταξιδιών με αεροπλάνο είναι γενικά υψηλότερο από το κόμιστρο των ταξιδιών με πλοίο αφού η ταχύτητα μεταφοράς του αεροπλάνου είναι πολλαπλάσια εκείνης του πλοίου. Η διαφορά στις τιμές των εισιτηρίων ανάμεσα στα δύο μέσα είναι εντονότερη για τα ταξίδια μικρότερων αποστάσεων.

Η ζήτηση γρήγορων και αξιόπιστων υπηρεσιών φαίνεται στη συνεχιζόμενη τάση αντικατάστασης των παραδοσιακών μεθόδων διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων. Για να αντιμετωπισθεί η διαρκής αύξηση αυτών των μεταφορών απαιτούνται νέες εγκαταστάσεις πράγμα πολύ δύσκολο, ιδιαίτερα για τα δεδομένα της Ελλάδας. Σε πολλά λιμάνια απαιτούνται οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις προκειμένου να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα οι υπάρχουσες και μελλοντικές εγκαταστάσεις, να δοθεί η δυνατότητα στα λιμάνια αυτά να εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα (Χλωμούδης 1996: 198). Τελικά όμως, ο επιβάτης

είναι εκείνος που δέχεται τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού των μέσων κυρίως σε θέματα ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμολόγησης και επιπέδου εξυπηρέτησης.

4.5. Η ελληνική αγορά του Αιγαίου ως ένα πεδίο έρευνας

Η περιοχή του Αιγαίου χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αριθμό νησιών με ανομοιογένεια. Περισσότερα από 200 κατοικημένα νησιά έχουν σχεδόν 10% του ελληνικού πληθυσμού, παράγοντας το 10% του ΑΕΠ. Είναι δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί και προσελκύουν περίπου το 30% του τουρισμού (εγχώριου και ξένου).

Η περιοχή εξυπηρετείται από ένα δίκτυο 34 αερολιμένων και 90 θαλάσσιων λιμένων, με τις θαλάσσιες μεταφορές να είναι ο κυρίαρχος τρόπος. Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών, οι δύο αυτοί τρόποι έχουν λειτουργήσει σε ένα βαρέως ρυθμιζόμενο περιβάλλον, το οποίο καλύπτει συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, με περιορισμένο ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό. Μετά το 1992, με την εφαρμογή της τακτικής της ΕΕ για τις μεταφορές, η αγορά του Αιγαίου γνώρισε μια σταδιακή διαδικασία αύξησης από την άρση των κανονιστικών ρυθμίσεων. Οι αρχικές προσπάθειες για την αύξηση του ανταγωνισμού στο χώρο του Αιγαίου στην εγχώρια εναέρια αγορά δεν στέφθηκαν με επιτυχία, οδηγώντας στη σημερινή κατάσταση ολιγοπωλίου.

Υπάρχουν επτά κύριες εταιρείες που προσφέρουν δρομολόγια οχηματαγωγών ανάμεσα στην Αθήνα και τα νησιά του Αιγαίου. Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους επικεντρώνεται κυρίως σε προορισμούς με μεγάλη ζήτηση (κυρίως στις Κυκλάδες με τέσσερις εταιρείες). Το θαλάσσιο δίκτυο είναι παρόμοιο με το εναέριο και οι γραμμές καλύπτουν περισσότερους από έναν προορισμό. Τα περισσότερα από τα σκάφη που δραστηριοποιούνται στο χώρο του Αιγαίου είναι Ro-Ro τύπου, που επιτρέπουν και την μεταφορά των οχημάτων. Είναι κυρίως τα συμβατικά στα δρομολόγια προς Κυκλάδες (40% των πλοίων), και το 17% είναι μη-συμβατικά (καταμαράν και υψηλής ταχύτητας) (Tzannatos 2005). Τα επίπεδα υπηρεσιών δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ομογενοποιημένα σύνολα της αγοράς, όπως και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σκαφών δεν είναι ομοιόμορφα.

Ανάμεσα στις βασικές παρατηρήσεις που μπορούν να γίνουν είναι η διαφορά σε επίπεδα ζήτησης για τις δύο τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι ποικίλλουν κατά την εξέταση των επιμέρους προορισμών, καθώς η απόσταση φαίνεται να παίζει σημαντικό ρόλο. Όπως ο Hernandez Luis (2004) έχει δείξει, τα αυθημερόν ταξίδια

μετ'επιστροφής μπορεί να έχουν αντίκτυπο στην αγορά. Για το Αιγαίο, δεν υπάρχουν ακριβείς διαθέσιμες πληροφορίες για τη ζήτηση. Αυτή η ζήτηση μπορεί να είναι σημαντική για τις ημερήσιες εκδρομές στα νησιά κοντά στην Αθήνα. Για μεγαλύτερες αποστάσεις, και ιδιαίτερα όταν ο λόγος δεν είναι τα επαγγελματικά ταξίδια, το ποσοστό των καθημερινών μετακινήσεων δεν αναμένεται να είναι σημαντικό.

Έπειτα, οι αεροπορικοί οικονομικοί ναύλοι είναι έως και τρεις φορές υψηλότεροι από τους αντίστοιχους θαλάσσιους ναύλους. Έπειτα, υπάρχει κάποια διαφοροποίηση ανάλογα με την απόσταση του ταξιδιού. Μετά από μια διαφοροποιημένη τιμολογιακή πολιτική, οι επιβάτες που ταξιδεύουν με πλοίο παρουσιάζονται με μια ποικιλία από μη οικονομικά εισιτήρια (τύπος σκάφους, κρατημένες θέσεις, καμπίνες, πρώτη θέση, κλπ). Έλλειψη ακριβών αρχείων σχετικά με τους μειωμένους ναύλους δεν επιτρέπει περαιτέρω εξέταση των συνεπειών τους.

4.6. Συμπεράσματα

Επειδή ο τουρισμός έχει σαν αποτέλεσμα την αυξημένη ζήτηση κυρίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο οι υπηρεσίες προς τους επιβάτες στα νησιά είναι σημαντικές για την οικονομική τους ανάπτυξη. Η ελληνική περιφέρεια Αιγαίου, με το μοναδικό συνδυασμό της μορφολογίας και τα χαρακτηριστικά της αγοράς παρέχει ένα ιδανικό πεδίο για έρευνα. Υπάρχουν διαφορές στα χαρακτηριστικά των επιβατών αναψυχής και τις αντιλήψεις τους σχετικά με τις προσφερόμενες επιλογές μεταφορών. Αυτές μπορεί να διαφέρουν μεταξύ των προορισμών. Οι επιβάτες αναψυχής κάνουν τις επιλογές τους με βάση μια σειρά παραγόντων. Και οι δύο τρόποι έχουν τα πλεονεκτήματά τους σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς αναψυχής του Αιγαίου. Παρ'όλα αυτά φαίνεται να υπάρχει χώρος για τον ανταγωνισμό, ιδίως μέσω της βελτίωσης του επιπέδου των υπηρεσιών και των ναύλων. Ελάχιστες αλλαγές θα επηρεάζουν τον ενδοκοινοτικό εμπορικό ανταγωνισμό και θα χρειαζόταν περισσότερα για να επηρεάσει την επιλογή τρόπων μεταφοράς. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν στρατηγικές για να γίνουν πιο ανταγωνιστικές σε επιβάτες αναψυχής οι οποίοι θα ήταν πιο πιθανό να ανταποκριθούν θετικά σε ενδεχόμενη μείωση του χρόνου του ταξιδιού από θάλασσα (μέσω ταχύπλοων σκαφών ή αναδιάρθρωσης των δρομολογίων), καθώς και σε βελτιώσεις της ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται επάνω στο πλοίο, καθώς τις περισσότερες φορές αυτό το είδος ταξιδιού αποτελεί μέρος της τουριστικής εμπειρίας. Από την άλλη πλευρά οι επιβάτες αναψυχής δεν θα

είναι αρνητικοί για τα αεροπορικά ταξίδια, ωστόσο χαμηλότεροι ναύλοι (μέσω μιας καλά σχεδιασμένης πολιτικής ναύλου ή με χαμηλό κόστος μεταφοράς) θα αυξήσουν την ελκυστικότητα του τρόπου αυτού μεταφοράς. Τέτοιες βελτιώσεις όμως είναι περισσότερο πιθανό να συμβούν κυρίως στους προορισμούς που παρουσιάζουν ήδη υψηλή ελκυστικότητα.

Συμπερασματικά, υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών και των θαλάσσιων μέσων μεταφορών και πιο συγκεκριμένα με επίκεντρο την πολύ σημαντική αγορά των επιβατών αναψυχής. Προσοχή μπορεί να δοθεί σε επιμέρους περιοχές των νησιών και των χαρακτηριστικών τους, αποκαλύπτοντας έτσι το πώς αυτές επηρεάζουν την επιλογή τρόπων μεταφοράς. Ακόμα, πρέπει να αναφέρουμε και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τρόπου εκτέλεσης των επιλογών. Μια σειρά από μελέτες έχουν επισημάνει ότι οι δαπάνες αυτές (τόσο συνολικά όσο και ανά επιβάτη), μπορεί να είναι αρκετά υψηλές, ενώ η τακτική της Ε.Ε. που αποσκοπεί στην εσωτερίκευση του κόστους σταδιακά θα υιοθετηθεί στο μέλλον. Δικαιολογημένα αυτή θα αντανakλάται στην αύξηση των ναύλων για τους δυο τρόπους μεταφοράς. Ακόμη και αν αυτό δεν μπορεί να επηρεάσει τον ανταγωνισμό των τρόπων μεταφοράς θα μπορούσε να μειώσει τη συνολική ζήτηση για ταξίδια. Δεδομένου ότι η κατάσταση εξελίσσεται, είναι ακόμη αβέβαιο το πώς η αγορά θα ανταποκριθεί.

Οι επενδύσεις στις μεταφορές δημιουργούν οικονομίες χρόνου, μείωση των λειτουργικών δαπανών, βελτίωση της παραγωγικής δραστηριότητας, αύξηση της αξιοπιστίας και συνέπειας των επιχειρήσεων στην διεκπεραίωση των παραγγελιών και συχνά "υποκαθιστούν" τους χώρους για αποθήκευση προϊόντων και την ανάγκη τήρησης μεγάλων αποθεμάτων, μειώνοντας έτσι τις πάγιες λειτουργικές δαπάνες και βελτιώνοντας την ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων. Οι επενδύσεις σε υποδομές των μεταφορών γενικότερα και οι βελτιώσεις στο δίκτυο ειδικότερα, μπορούν να προωθήσουν τις τεχνολογικές καινοτομίες στις ιδιωτικές επιχειρήσεις με σπουδαία οικονομικά οφέλη σαφώς μεγαλύτερα από αυτά που παραδοσιακά υπολογίζονται (Παπαδημητρίου 1996: 159 -160)

Κεφάλαιο 5ο

Η πολιτική των μεταφορών και οι προοπτικές της ακτοπλοΐας

5.1. Υπάρχουσα κατάσταση

Η μετάλλαξη της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης σε κρίση εθνικού χρέους που έχει πλήξει σε πρώτη φάση την Ευρώπη, με την Ελληνική οικονομία να πρωτοστατεί στα πλαίσια της Ευρωζώνης, συνεχίζει να δημιουργεί κλυδωνισμούς στο εθνικό επιχειρηματικό περιβάλλον επηρεάζοντας το σύνολο σχεδόν των κλάδων με την ακτοπλοΐα να μην αποτελεί εξαίρεση.

Η κατάσταση αναμένεται να επιδεινωθεί με την επιβολή αντίστοιχων αποφάσεων δημοσιονομικής πειθαρχίας τόσο στις χώρες της ζώνης του Ευρώ, με την Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία, Ιρλανδία, Γερμανία και Γαλλία να έχουν ανακοινώσει σειρά μέτρων περικοπής δημοσίων δαπανών. Δεδομένου ότι το σύνολο των μέτρων θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς στοχεύουν στη μείωση των εισοδημάτων, η Ελληνική ακτοπλοΐα αναμένεται να πληγεί σημαντικά τόσο λόγω της αναμενόμενης μείωσης της επιβατικής κίνησης που προέρχεται από τον τουρισμό του εσωτερικού και του εξωτερικού όσο και από τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα δέχεται σημαντικές πιέσεις για τρίτη συνεχόμενη χρονιά από τις συνθήκες ανταγωνισμού όπως έχουν διαμορφωθεί στον ίδιο τον κλάδο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι τρεις περιπτώσεις εταιρειών που οδηγήθηκαν σε έξοδο από τον κλάδο λόγω του ισχυρότατου ανταγωνισμού αλλά και δυσλειτουργιών του Ελληνικού κράτους. Οι δύο απ' αυτές, Saos Ferries και G.A. Ferries, με ένα σύνολο 22 πλοίων, αλλά και η Kallisti Ferries, έχουν σταματήσει τη δραστηριότητα τους για σειρά λόγων όπως τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού, η έλλειψη αντανakλαστικών στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος αλλά και η ιδιαίτερη προσήλωση στις άγονες γραμμές. Η παύση λειτουργίας των εταιρειών αυτών είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του διαθέσιμου στόλου και επομένως της χωρητικότητας, δυσχεραίνοντας σημαντικά την εξυπηρέτηση του ιδιαίτερα σύνθετου ακτοπλοϊκού δικτύου. Νησιά μικρού μεγέθους και απομακρυσμένα όχι μόνο από το μητροπολιτικό αλλά και από το διοικητικό τους κέντρο έχουν βρεθεί για σημαντικά διαστήματα αντιμέτωπα με καταστάσεις απομόνωσης παρά τις σημαντικές προσπάθειες των διοικούντων.

Πέραν των μακροοικονομικών μεγεθών οι αυξημένες τιμές των καυσίμων σε συνδυασμό με το συναλλαγματικό κίνδυνο και τον περιορισμό της χρηματοπιστωτικής πίστης, είναι ορισμένοι από τους παράγοντες που επηρέασαν και θα επηρεάσουν για αρκετό καιρό και τις εταιρείες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ο τραπεζικός δανεισμός και οι σχέσεις τους με τους χρηματοδότες. Τους τελευταίους 18 μήνες σχεδόν όλες οι εταιρείες χρειάστηκαν τις αναδιαρθρώσεις του τραπεζικού τους δανεισμού για διάφορους λόγους. Ο τραπεζικός δανεισμός όμως σήμερα έχει τελματωθεί και μόνο οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες (Attica Group, Μινωικές Γραμμές και ANEK Lines/HSW) θα μπορούν να προσβλέπουν σε νέες χρηματοδοτήσεις, οι οποίες όμως θα έχουν εντελώς διαφορετικούς όρους από αυτούς που ίσχυαν την τελευταία δεκαετία ως προς το ύψος δανεισμού επί της αξίας των πλοίων, το κόστος δανεισμού αλλά και τους επιμέρους όρους. Αναμένουμε βεβαίως και νέους δανεισμούς σε περίπτωση νέων κατασκευών από τις τράπεζες των ναυπηγείων αφού τα ναυπηγεία είναι αυτά που στην παρούσα κατάσταση πρέπει να προσφέρουν δελεαστικούς όρους/πακέτα για να λάβουν νέες παραγγελίες. Επίσης είναι πολύ πιθανό οι κρατικές επιχορηγήσεις εξωτερικού εμπορίου να επανεμφανιστούν στην αγορά και να έχουμε νέο κύκλο παραγγελιών από τους μεγάλους παίκτες όταν αυτοί αναπροσαρμόσουν τις στρατηγικές τους νέες επεκτάσεις.

Η εικόνα των εταιρειών ως προς την ικανότητά τους για την αποπληρωμή τόκων είναι κάπως διφορούμενη. Πάνω από τις μισές φαίνεται να μην παρουσιάζουν καμία ή μικρή πιθανότητα εμφάνισης προβλήματος αποπληρωμής, ενώ υπάρχει και μία μειοψηφία η οποία το 2009 δείχνει σημαντικές ενδείξεις αδυναμίας αποπληρωμής τόκων λόγω των αρνητικών αποτελεσμάτων που παρουσίασαν την τελευταία χρήση (www.reporter.gr; www.marineews.gr).

5.2. Η σημασία των μεταφορών

Οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο προς επίτευξη κάποιου σκοπού. Για το λόγο αυτό, οι μεταφορές που εξυπηρετούν τους αμυντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους που έχουν θεμελιωθεί από την Πολιτεία είναι χρήσιμες και αναγκαίες. Η πολιτική των μεταφορών έχει ως απώτερο στόχο την ικανοποίηση των δεδομένων αναγκών κάθε χώρου, που απορρέουν από τις εκάστοτε κοινωνικοοικονομικές του δραστηριότητες και εθνικές επιλογές. Επομένως μείζονα

σημασία έχει η άμεση δυνατότητα πρόσβασης σε συστήματα και δίκτυα μεταφορών υψηλής ποιότητας.

Από αυτή την οπτική γωνία τεκμηριώνεται και καταδεικνύεται η άποψη ότι η δημιουργία και η διατήρηση ενός σωστού μεταφορικού συστήματος αποτελεί βασικό στοιχείο για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Η αναγνώριση αυτή αποκτά μεγάλη σημασία για τη νησιωτική περιοχή του Αιγαίου, εφόσον η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος επιβατικών κι εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί ανάγκη ζωτικής σημασίας για την άρση της απομόνωσης και υπανάπτυξης των νησιών μας και επιβάλλεται ακόμα περισσότερο για εθνικούς λόγους.

Δεδομένης της παρούσας κατάστασης, δηλαδή της ανεπάρκειας στη σύνδεση των νησιών μας μεταξύ τους αλλά και με την ηπειρωτική Ελλάδα οδηγούμαστε στο γεγονός ότι τα προβλήματα εμφανίζονται ανάλογα με την εποχή του χρόνου. Η σημασία όμως του μεταφορικού και τηλεπικοινωνιακού συστήματος στην αναβάθμιση της περιοχής είναι βεβαίως ευρύτερη εκείνης που προσδιορίζεται από τον καθαρά οικονομικό και τεχνικό ρόλο των μεταφορών στην ανάπτυξη, αφού ενσωματώνει και ψυχολογικές διαστάσεις.

Οι μεταφορές και οι τηλεπικοινωνίες έχουν για το Αιγαίο μια επιπρόσθετη συμβολική και συναισθηματική διάσταση, αφού αποτελούν τους βασικούς κρίκους που συνδέουν τα νησιά του Αιγαίου με τη Μητροπολιτική Χώρα. Ο ξεχωριστός αυτός ρόλος του μεταφορικού συστήματος, αντιλαμβανόμαστε ότι είναι σε θέση να επηρεάζει την πολιτική βούληση για αποκέντρωση και ανάπτυξη του μεταφορικού και τηλεπικοινωνιακού δικτύου της περιφέρειας.

Οι ιδιαιτερότητες των νησιών και τα πολύμορφα χαρακτηριστικά τους, διαμορφώνουν την ανάγκη για ανάλυση των προβλημάτων των μεταφορών, όχι με παραδοσιακούς και συνηθισμένους τρόπους αλλά με νέες καινοτομίες. Εθνικοί και κοινωνικοί λόγοι απαιτούν μια διαφορετική προσέγγιση του προβλήματος αυτού, καθώς και τη διαμόρφωση μιας αναπτυξιακής πολιτικής με κύριο άξονα την αύξηση της προσπελασιμότητας προς και από τα νησιά.

Καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των νησιών και την ελαχιστοποίηση των περιφερειακών ανισοτήτων είναι η προσφορά της Πολιτείας για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών στην απαιτούμενη ποσότητα και ποιότητα. Υπό αυτές τις συνθήκες το κόστος της ανάπτυξης των μεταφορών (υποδομή, μέσα, δίκτυα) στη περίπτωση του Αιγαίου, είναι απαραίτητο να το επωμίζεται η εθνική κοινότητα περισσότερο από κάθε άλλη περιοχή (Παπαδημητρίου 1996: 156-157).

5.3. Αναγκαίες αλλαγές

Στρατηγικός στόχος στην ελληνική ακτοπλοΐα, είναι η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου, η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού και η άμεση εξυπηρέτηση των επιβατών και των φορτίων.

Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό και παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες. Με την επικράτηση της νοοτροπίας ασφάλειας, ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας, αποτελεί πρωταρχικό στόχο η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μια συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη. Στα πλαίσια αυτά αναγνωρίζεται ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, όπου πάνω της οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας και της ελληνικής ακτοπλοΐας (www.yen.gr). Γενικότερα λοιπόν πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση των χαρακτηριστικών του ακτοπλοϊκού στόλου (με θέσπιση αυστηρότερων προδιαγραφών ασφαλείας, περισσότερους ελέγχους, διαχωρισμό των επιβατικών και εμπορευματικών ακτοπλοϊκών μεταφορών, μέσω της εξειδικευμένης απασχόλησης αντίστοιχων τύπων πλοίων). Ακόμα, θα έπρεπε να σχεδιαστεί και να εφαρμοστεί μια πολιτική ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (σωστό συνδυασμό πλοίου, αεροπλάνου, ΙΧ, τρένου, κ.α.), ενώ πολύ σημαντική είναι η οργάνωση ενός κεντρικού φορέα με αποκλειστική αρμοδιότητα να οργανώνει, να σχεδιάζει, να προγραμματίζει, να συντονίζει και να ελέγχει το συγκοινωνιακό έργο όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, θαλάσσιων και αεροπορικών, στο νησιωτικό χώρο. Ακόμα, πρέπει να ενισχυθούν οι παροχές ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε άγονες γραμμές με πρωτοβουλία του δημοσίου και στόχο τη βέλτιστη επικοινωνία του νησιού με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Ακόμα, σε πολιτικό επίπεδο, πρέπει να ληφθούν μέτρα με στόχο την εθνική αντιμετώπιση των μόνιμων και σαφώς προσδιορισμένων ανεπαρειών της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά και να αναθεωρηθεί το εθνικό θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να ενισχυθεί η συμμετοχή των πολιτών σε όλες τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, αποφάσεων σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου του παραγόμενου έργου.

Τέλος, σίγουρα πρέπει να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός και να προωθούνται δράσεις οι οποίες θα προστατεύουν τον επιβάτη ή χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από την χειραγώγηση των τιμών. Πρέπει να δίνονται κίνητρα σε νέες επιχειρήσεις να

μπαίνουν στο χώρο αλλά και οι επιβάτες να ενημερώνονται σχετικά με δυνατότητες χρήσης που έχουν ως προς τις συγκοινωνιακές υπηρεσίες που μπορούν να απολαμβάνουν.

Για την εξασφάλιση λοιπόν της ανάπτυξης της ακτοπλοϊκής αγοράς προτείνεται η συνέχιση της πορείας της πλήρους απελευθέρωσης, με συνεχιζόμενες τομές, και η κατανόηση από τις εταιρείες ότι το εθνικό δίκτυο των θαλασσιών μεταφορών δεν αποτελείται μόνο από τις κύριες προσοδοφόρες γραμμές αλλά και από τις άγονες. Αναγκαία είναι επίσης η παραδοχή ότι η πολιτεία πρέπει να εξυπηρετήσει όλο το εθνικό δίκτυο όπως εξάλλου προβλέπεται από τον Ευρωπαϊκό νόμο. Τέλος, οι ακτοπλόοι θα πρέπει να εξετάσουν τα κίνητρα που δίνονται προς νέες επενδύσεις και να συμβάλλουν από τη μεριά τους στη βελτιστοποίηση αυτών.

Γλωσσάρι

- **Ακτοπλοΐα:** Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) (Ν.Δ. 187/3–10–73, ΦΕΚ Α' 261) ακτοπλοΐα είναι η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Επίσης, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία φέρουν Ελληνική σημαία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως Ελληνικών.
- **Ασφάλεια λιμένα:** εννοείται τόσο η ασφάλεια της εργασίας όσο και η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Επίσης, στην έννοια της ασφάλειας περιλαμβάνεται και η προστασία από τα φυσικά φαινόμενα (Μυλωνόπουλος 2006: 1).
- **Ελληνόκτητα πλοία:** την ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώρισή τους ως ελληνικών. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν κατά ποσοστό υπερβαίνων το 50% σε έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε έλληνες υπηκόους κατά αυτό το ποσοστό (Σαμπράκος & Γκατζόλη 1996: 106).
- **EBITDA:** Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization: είναι ουσιαστικά το καθαρό εισόδημα με τον τόκο, τους φόρους, την υποτίμηση και τη χρεολυσία που προστίθεται σε αυτό, και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αναλύσει και να συγκρίνει την αποδοτικότητα μεταξύ των επιχειρήσεων και των βιομηχανιών επειδή εξαλείφει τα αποτελέσματα της χρηματοδότησης και του λογαριασμού των αποφάσεων.
- **Κόροι:** μονάδα όγκου, με την οποία μετριέται η χωρητικότητα ενός πλοίου (1 κόρος = 100 κυβικά πόδια = 2,83 κυβικά μέτρα).
- **Κόροι ολικής χωρητικότητας:** εκφράζει τη συνολική χωρητικότητα όλων των κλειστών χώρων και σκεπαστών χώρων κάτω και πάνω από το κύριο κατάστρωμα. Μετριέται σε κόρους, στα ελληνικά πολλές φορές γράφεται Κ.Ο.Χ.
- **Νεκρό Βάρος (deadweight tonnage, DWT):** είναι η διαφορά μεταξύ έμφορτου και άφορτου εκτοπίσματος. Περιλαμβάνει δηλαδή το φορτίο το έρμα, τα εφόδια και το πλήρωμα. Μετριέται σε μετρικούς τόνους. Πρέπει να υπογραμμιστεί πως η ονομασία "νεκρό βάρος" δεν ανταποκρίνεται στην ουσιαστική σημασία του όρου, αλλά δηλώνει τη συνολική μεταφορική ικανότητα του σκάφους.

- **Cabotage:** ορίζεται το δικαίωμα ενός κράτους να κατέχει την αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σ' αυτές τις δραστηριότητες εμπεριέχεται η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της ίδιας χώρας. Σύμφωνα με τα άρθρα 165 και 166 του ΚΔΝΔ που ίσχυε την δεκαετία του 90 ο περιορισμός του cabotage στην Ελλάδα εκτίνετο και στα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν ταξίδια και σε αλλοδαπά λιμάνια εφόσον η αρχή ή ο τελικός προορισμός του πλοίου είναι ένα ελληνικό λιμάνι. Τα δε κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία μπορούν μόνο να πραγματοποιήσουν ενδιάμεσους σταθμούς σε Ελληνικούς λιμένες. Η προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι πλοίου με ξένη σημαία βασικά δεν απαγορεύεται, ενώ η παραλαβή επιβατών απαγορεύεται. Κάθε κράτος μέσα από την εθνική νομοθεσία διατυπώνει το βαθμό και την έκταση της χρήσης του προνομίου αυτού.
- **RO-Ro πλοίο:** εκ του αγγλικού ιδιώματος Ρολ-ον - Ρολ-οφ (Roll-on/Roll-off) ή R/R, χαρακτηρίζεται ένας σύγχρονος τύπος φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κοντέϊνερς ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης π.χ. ρυμούλκες. Τα φορτία, οχήματα, ή κοντέϊνερς αυτά, φορτώνονται -στην πραγματικότητα κυλίνουνται, κοινώς "ρολάρουν"- από ειδικούς ελκυστήρες (τράκτορες) με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβάσιά τους. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται Roll on (- board). Η δε εκφόρτωσή τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται Roll off' (- board), όπου και εξ αυτών προήλθε και η ονομασία του ναυπηγικού αυτού τύπου. Η φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων κρίνεται ταχύτατη.
- **ΥΕΝΑΝΠ:** Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιώτικης Πολιτικής.

Παράρτημα Α'

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1/11/2009-31/10/2010 που κατατέθηκαν στη Δ/ση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σύμφωνα με το Άρθρο 4 του Ν. 2932/01.

Α/Α	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
1	Ε/Τ-Ο/Τ	AQUA JEWEL	Ν.Π 11045	ΑΛΦΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ
2	Ε/Τ-Ο/Τ	BLUE STAR 1	Ν.Π 10744	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ Δ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ
3	Ε/Τ-Ο/Τ	BLUE STAR 2	Ν.Π 10764	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ
4	Ε/Τ-Ο/Τ	BLUE STAR ITHAKI	Ν.Π 10731	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ
5	Ε/Τ-Ο/Τ	BLUE STAR NAXOS	Ν.Π 11014	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ
6	Ε/Τ-Ο/Τ	BLUE STAR PAROS	Ν.Π 10990	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ
7	Ε/Τ	DOLPHINS	(υπο ναυπήγηση)	ΣΤΕΛΛΑΤΟΥ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
8	Ε/Τ-ΚΑΤ	FLYING CAT 1	Ν.Π 9733	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ
9	Ε/Τ-ΚΑΤ	FLYING CAT 2	Ν.Π. 10554	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ-Π.ΧΕΛΙ
10	Ε/Τ-ΚΑΤ	FLYING CAT 5	Ν.Π 11350	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ Β) ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ
11	Ε/Τ-ΚΑΤ	FLYING CAT 6	Ν.Π 11345	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ Β) ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ
12	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XV	Ν.Π 8036	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ
13	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XVII	Ν.Π 11483	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ
14	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XIX	Ν.Π 9523	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ
15	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XVIII	Ν.Π 11500	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ
16	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XXIII	Ν.Π. 9496	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ Β) ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ
17	Ε/Τ-Υ/Τ	FLYING DOLPHIN XXIX	Ν.Π 10232	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ
18	Ε/Τ-Ο/Τ	IONIAN KING	ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΥΠΡΟΥ	ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

19	Ε/Γ-Ο/Γ	SARDINIA VERA	ΣΗΜΑΙΑΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	KALLISTI FERRIES	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΕΥΔΗΛΟ-ΑΓΙΟ ΚΥΡΗΚΟ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ
20	Ε/Γ-Ο/Γ -Τ/Χ	SPEEDRUNNE R II	N.Π.11767	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΪΝΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ- ΜΗΛΟ-ΚΙΜΩΛΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ
21	Ε/Γ-Ο/Γ	SUPERFAST ΧΠ	N.Π. 11052	ΑΤΤΙΚΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
22	Ε/Γ-Ο/Γ	SUPERFERRY II	N.Π 9939	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ- ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ- ΜΥΚΟΝΟ
23	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ANNA	N.Θ 228	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ Ν.Ε	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ-ΔΑΦΝΗ
24	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	N.Π 10301	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
25	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	N.Π 9915	ΛΥΡΑ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
26	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑ	N.Π 10653	ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.	Α) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ Β) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
27	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	(υπό ναυπήγηση- νεότευκτο)	ΑΝΟΔΟΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
28	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	N.Π 9888	ΛΕΥΚΙΜΜΗ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
29	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	N.Π. 8597	ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
30	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	N.Π.8681	ΚΟΡΦΙΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	Α) ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ Β) Μ.ΠΕΥΚΟ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (21 - 23/08/2010)
31	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	N.Π.9913	ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ- ΣΙΦΝΟ-ΚΙΜΩΛΟ-ΜΗΛΟ
32	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ II	(υπό ναυπήγηση- νεότευκτο)	ΝΙΚΕΛ Ν.Ε.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
33	Ε/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	N.Π 8133	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ. ΠΕΥΚΟ (22,23-08-10)
34	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ IV	N.Π 10848	ΦΕΙΔΙΑΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
35	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	(υπό ναυπήγηση)	ΜΑΓΙΑΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
36	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	N.Π. 11727 (υπό ναυπήγηση)	ΦΟΙΝΙΞ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
37	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ- ΦΑΝ ΕΡΩΜΕΝΗ	N.Π 10360	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
38	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	N.Π 10532	Α.Ν.Ε.Σ.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ
39	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 1189	ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ.ΠΕΥΚΟ (22-23/08/10)
40	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	N.Π 11070	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
41	Ε/Γ	ΑΓΧΙΑΛΟΣ	N.ΧΑΛΚΙΔΑ Σ 471 (υπό ναυπήγηση)	ΤΑΦΙΩΝ Ν.Ε.	ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΠΗΛΙΑ-ΒΑΘΥ) - ΛΕΥΚΑΔΑ (ΠΟΛΗ)
42	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΟΡΑΗΣ	N.Π. 11800	ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ
43	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΘΗΝΑ Π	N.Π 11325	ΑΘΗΝΑΪΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ

44	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΑΚΟΣ	Ν.Π 10905	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β. ΙΙ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
45	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΑΝΤΑΣ	Ν.Π 10502	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΙΑΝΤΑΣ	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
46	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΔΗΨΟΣ	Ν.Θ. 229	ΑΙΔΗΨΟΣ Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
47	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.	Ν.Π. 10668	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
48	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	(υπο ναυπήγηση)	ΣΤΕΛΛΑΤΟΥ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
49	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΝΟΣ	Ν.Π. 10722	ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ Ν.Ε.	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
50	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΟΛΟΣ	Ν.Π.11472	ΠΡΕΒΕΖΑ ΙΙ Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ
51	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Ν.Π 10789	ΑΜΑΛΘΕΙΑ Ι Ν.Ε.	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
52	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Ν.Π 8038	ΚΑΝΤΙΑ ΣΙΤΥ Ν.Ε	Α) ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ (01.11.09 – 30.04.10) Β) ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ (01.05.10 – 31.10.10)
53	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ	Ν.Π. 10801	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥΑ.Ε.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
54	Ε/Γ	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 140	ΣΙΦΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
55	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 11745 (υπό ναυπήγηση)	ΠΡΕΒΕΖΑ ΙΙΙ Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ
56	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΤΖΕΛΑ	Ν.Π. 9341	ΙΟΝΙΟ ΙΙ Ν.Ε.	Α) ΠΕΣΑΔΑ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ-ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Β) ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ-ΑΣΤΑΚΟΣ
57	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΙΙ	Ν.Π 11173	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ Ν.Ε. ΡΙΟΥ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
58	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙ	Ν.Π 9492	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΑΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ-ΔΑΦΝΗ
59	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ν.Π 10631	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ
60	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ Τ.	Ν.Π. 11691	ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ Ν.Ε.	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
61	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΗΣ ΙΙ	Ν.Π.11478	ΝΕΑ ΨΑΡΡΑ Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟ-ΕΡΕΤΡΙΑ
62	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΑΔΝΗ	Ν.Π 11542	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ
63	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β	Ν.Π 10487	ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
64	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ν.Π 10317	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ
65	Ε/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ν.ΠΟΡΤΟ-ΧΕΛΙΟΥ 79	ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ. ΠΕΥΚΟ (22,23-08-10)
66	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ	Ν.Π 11295	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ
67	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Ν.Π 11219	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΝΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΑΝΙΑ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΧΑΝΙΑ
68	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΧΑΙΟΣ	Ν.Π 11228	ΑΧΑΙΟΣ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
69	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΑΣΟΣ Κ	Ν.Π. 10431	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΒΑΣΟΣ Κ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ

70	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Π. 11764 (υπό ναυπήγηση)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β Ν.Ε.	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
71	Ε/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ	Ν.Π 6707	ΝΕΟΣΑΛΑΜΙΝΙΑΚΗ Ν.Ε	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ- ΠΑΛΟΥΚΙΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ.ΠΕΥΚΟ (20-23.08.10)
72	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥ ΣΑ ΙΙ	Ν.Π 11571	ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΑ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
73	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥ ΣΑ ΙΙΙ	Ν.Π. 11776 (υπό ναυπήγηση)	ΛΕΙΒΑΔΑΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
74	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΛΥΦΑ	Ν.Π 7301	ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ Ν.Ε.	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
75	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΟΡΓΟΥΠΗΚΟ ΟΣ	Ν.ΘΕΣ/ΝΙΚΗ Σ 213	ΓΟΡΓΟΥΠΗΚΟΟΣ Ν.Ε.	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
76	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑ ΝΝΗΣ	Ν.Χ 22	ΑΝΕΝΔΥΚ Ν.Ε.	Ν.Δ. ΚΡΗΤΗ
77	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗ Σ	Ν.Π. 6720	ΝΙΚΗ ΣΑΜΠΙΑΝΗ Ν.Ε	ΠΟΡΟ-ΓΑΛΑΤΑ
78	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π	Ν.Π 10730	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
79	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Τ.	(υπό ναυπήγηση)	ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΣΤΥΡΩΝ Ν.Ε.	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
80	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΑΓΟΡΑΣ	Ν.ΡΟΔΟΥ 40	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ- ΚΩ-ΡΟΔΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ- ΡΟΔΟ
81	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ	Ν.Π 10638	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Α.Ε.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
82	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟ Σ	Ν.Π. 11291	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	Α) ΕΛΑΦΟΝΗΣΟ-ΠΟΥΝΤΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ-ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ
83	Ε/Γ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟ Σ	Ν.Χ 202	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΥΙΟΙ ΜΑΝΟΥΣΟΥ ΓΙΑΛΙΝΑΚΗ Ν.Ε.	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΙ
84	Ε/Γ	ΕΛΕΝΑ Φ	Ν.Π 6904	ΕΛΕΝΑ Φ. Ν.Ε	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ- ΠΕΙΡΑΙΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ. ΠΕΥΚΟ (22,23-08-10)
85	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΕΝΗ	Ν.Π 9803	ΓΑΥΛΟΣ Ι. Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
86	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΠΙΣ Ι	Ν.Π 6708	Κ.ΒΑΡΒΕΡΗΣ-Μ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ Ν.Ε.	ΠΟΡΟ-ΓΑΛΑΤΑ
87	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΥΡΟΣ	Ν.ΧΑΝΙΩΝ 31	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΑΝΙΑ
88	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	Ν.Π 9937	HELLENIC SEAWAYS ΑΝΕ	ΒΟΛΟ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ
89	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Ν.Π. 11124	ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ Ν.Ε.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ Β) ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ
90	Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡ ΙΑ	Ν.Π 2515	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
91	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ν.Π 10823	ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ Ν.Ε.	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ
92	Ε/Γ-Υ/Γ	ΗΛΙΔΑ	Ν.Π. 9940	Ν.Ε. ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ
93	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ V	Ν.Π 10093	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ	Α) ΚΑΡΒΑΛΗ-ΠΡΙΝΟΣ Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ
94	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ VI	Ν.Π 10647	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ	Α) ΚΑΡΒΑΛΗ-ΠΡΙΝΟΣ Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ
95	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ VII	Ν.Π 10931	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ	Α) ΚΑΡΒΑΛΗ-ΠΡΙΝΟΣ Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ

96	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΑΣΟΣ VIII (υπό ναυπήγηση)	Ν.Π. 11413	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ	Α) ΚΑΡΒΑΛΗ-ΠΡΙΝΟΣ Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ Γ) ΚΑΒΑΛΑ-ΛΗΜΝΟΣ
97	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΑΣΟΣ IV	Ν.Π 7235	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ	Α) ΚΑΡΒΑΛΗ-ΠΡΙΝΟΣ Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ
98	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ Β	Ν.Π 11782 (υπό ναυπήγηση)	ΘΕΟΛΟΓΟΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
99	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ ΕΛΕΝΗ	Ν.Π 10858	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ Π Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
100	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ Π	Ν.Π 11479	ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ- ΜΥΚΟΝΟΣ
101	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Ν.Π 11078	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
102	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤ Η	Ν.Π 4896	ΑΓΙΟΙ ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΙ Ν.Ε	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
103	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Ν.Π 10962	ΘΕΟΤΟΚΟΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
104	Ε/Τ-Ο/Τ	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Α	Ν.Π 10694	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ- ΣΑΛΑΜΙΝΑ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
105	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 24	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	Α) ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β) ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΠΑΤΡΑ
106	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Ν.Π 11117	ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ν.Ε.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
107	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	Ν.Π. 9344	ΙΟΝΙΟ Π. Ν.Ε.	ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ-ΑΣΤΑΚΟΣ
108	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΟΝΙΣ	Ν.Π 8775	Δ. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
109	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ	Ν.Π 11186	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
110	Ε/Τ-Ο/Τ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΝΕΣΗΣ	Ν.Π 11377	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΝΕΣΗΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
111	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ν.Π 10657	ΠΡΕΒΕΖΑ Ν.Ε.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
112	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ν.Π 10003	ΓΟΥΕΣΤ ΦΕΡΡΥ Ν.Ε.	Α) ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ- ΙΘΑΚΗ Β) ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΒΑΘΥ- ΣΠΗΛΙΑ)
113	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Ν.Π 10681	ΜΠΟΥΦΗΣ Ν.Ε.	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ
114	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	Ν.Π. 10280	ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ Ν.Ε.	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ
115	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΛΕΙΩ	Ν.Π 8418	Ν.Ε. Π/Θ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΒΟΪΚΟΥ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟ
116	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ν.ΗΡΑΚΛΕΙ ΟΥ 31	ΜΙΝΟΑΝ LINES	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
117	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΡΗΤΗ Ι	Ν.ΧΑΝΙΩΝ 24	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
118	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΡΗΤΗ ΙΙ	Ν.ΧΑΝΙΩΝ 25	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
119	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΥΡΙΑΚΗ	Ν.Π 7252	ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΚΗ Ν.Ε	ΠΟΡΟ-ΓΑΛΑΤΑ
120	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Ν.Π 10578	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
121	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ ΟΣ	Ν.Π 10564	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α.Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
122	Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ ΟΣ Κ	Ν.Π. 11771 (υπό ναυπήγηση)	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ

123	Ε/Γ	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Ν.Π 10645	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ- ΠΕΙΡΑΙΑ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ- ΕΛΕΥΣΙΝΑ(22,23/08/10)
124	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΑΤΩ	Ν. ΧΑΝΙΩΝ 17	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΑΝΙΑ
125	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	Ν. ΧΑΝΙΩΝ 27	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
126	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ	Ν.Π 10870	ΜΙΧΑΗΛ Σ. Ν.Ε.	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
127	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΙΣΣΟΣ	Ν.ΧΑΝΙΩΝ 15	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ
128	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	Ν.Π 10537	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ IV Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
129	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΚΕΔΩΝ	Ν.Π 9142	ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
130	Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΑΡΙΑ Φ.	Ν.Π. 9880	ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ Ν.Ε.	Α) ΚΑΒΑΛΑ-ΘΑΣΟΣ Β) ΚΑΒΑΛΑ-ΠΡΙΝΟΣ
131	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΙΠΡΕΣ	Ν.Π 10700	ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε	Α) ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ Β) ΛΑΥΡΙΟ-ΚΥΘΝΟ
132	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΤΟΥΛΑ Κ.	Ν.Π. 11336	ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
133	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΧΗΤΗΣ	Ν.Π 11234	ΜΑΧΗΤΗΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
134	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΓΑ ΤΖΕΤ	Ν.Π. 11720	ΥΨΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ Ν.Ε.	Α) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ Β) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΣΙΦΝΟ- ΠΕΙΡΑΙΑ
135	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΓΑΝΗΣΙ	Ν.Π. 8839	ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε.	Α) ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΠΗΛΙΑ- ΒΑΘΥ) Β) ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦ/ΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
136	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΓΑΝΗΣΙ II	Ν.Π. 10450	ΙΟΝΙΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε.	Α) ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΠΗΛΙΑ- ΒΑΘΥ) Β) ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦ/ΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
137	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΛΙΝΑ II	Ν.Π.7332	ΜΕΛΙΝΑ II Ν.Ε.	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
138	Ε/Γ -Δ/Ρ	ΜΙΚΡΑ ΑΓΙΑ ANNA	Ν. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 438	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ Ν.Ε	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΔΑΦΝΗ-Ι.Μ. ΜΕΓ. ΛΑΥΡΑΣ-ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ
139	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΧΑΗΛ Ν	Ν.Π 10798	ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
140	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΜΠΟΜΠ ΣΦΟΥΓΓΑΡΑΚ ΗΣ	Ν.Π. 9301	ΚΑΡΑΤΖΑΝΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΕΛΗΝΙΑ
141	Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΥΚΟΝΟΣ	Ν.Π 10899	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΣΚΥΡΟ- ΛΗΜΝΟ
142	Φ/Γ-Ο/Γ	ΝΑΝΤΗ	Ν.Π 4464	ΝΟΣΤΟΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
143	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II	Ν.Π 11426	ΝΗΡΗΪΔΕΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
144	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΕΦΕΛΗ	Ν.Π 10648	HELLENIC SEAWAYS ANE	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ- ΠΟΡΟ
145	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΡΕΑΣ	Ν.Π. 11816	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ Ν.Ε.	Α) ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
146	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	Ν.Π 10882	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ- ΕΥΔΗΛΟ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ
147	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ	Ν.Π.10883	HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΧΙΟ- ΜΥΤΙΛΗΝΗ
148	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.Π. 11041	ΙΟΝΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	Α) ΚΕΡΚΥΡΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΛΕΥΚΙΜΜΗ Γ) ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΠΑΞΟΙ
149	Ε/Γ-Ο/Γ	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ	Ν.Π 10560	Ν.Ε. Π/Θ ΓΛΥΦΑΣ- ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
150	Ε/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ	Ν.Π. 6613	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ν.Ε.	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ

151	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΣΟΥ	Ν.Π. 8591	ΠΟΡΘΜΕΙΑ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ
152	Ε/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ	Ν.Π 8945	ΛΑΜΠΙΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ
153	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	Ν.Π.11066	ΓΚΑΛΑΓΚΑ Ν.Ε.	Α)ΑΙΔΗΨΟ-ΑΡΚΙΤΣΑ Β)ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
154	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ Π	Ν.Π 7375	ΓΑΒΡΙΛΙΚΗ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
155	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ	Ν.Θ.240	ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ Ν.Ε.	Α) ΕΛΑΦΟΝΗΣΟ-ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ-ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ
156	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣ Α	Ν.Π. 9561	ΘΕΣΠΡΩΤΙΚΗ ΛΑΪΚΗ Ν.Ε.	Α) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ Β) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
157	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩ Ρ	Ν.Π 10389	ΦΑΙΑΞ ΕΞΠΡΕΣ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
158	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙ ΟΥ 4	Ν.ΘΕΣ/ΝΙΚΗ Σ 156	ΡΟΔΟΠΗ Ν.Ε.	Α) ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ Β) ΚΑΒΑΛΑ-ΠΙΡΙΝΟΣ
159	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΡΑΛΟΣ Π	Ν.Π. 11589	ΝΕΑ ΤΕΥΚΡΟΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
160	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΑΣ	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 28	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	Α) ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β) ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΠΑΤΡΑ
161	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α	Ν.Π 9906	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α Ν.Ε.	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ- ΜΥΚΟΝΟ
162	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ ΘΑΣΟΥ	Ν.Π. 7219	ΠΟΡΘΜΕΙΑ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ
163	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ	Ν.Π. 11732	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ Ν.Ε.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ
164	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ν.Π. 8129	HELLENIC SEAWAYS ΑΝΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΪΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΪΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ- ΠΟΡΟ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΪΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
165	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΕΒΕΛΗΣ	Ν. ΡΕΘΥΜΝΟΥ 06	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ
166	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ	Ν.Π 10942	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
167	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ν.Π 11208	ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟ-ΕΡΕΤΡΙΑ
168	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙV	Ν.Π. 11792 (υπό ναυπήγηση)	ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΙV Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟ-ΕΡΕΤΡΙΑ
169	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΙΙΙ	Ν.Π. 11657	ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΙΙΙ Ν.Ε.	ΩΡΩΠΟ-ΕΡΕΤΡΙΑ
170	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΙΙ	Ν.Π. 11056	ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
171	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΛΑΜΙΝΟΜ ΑΧΟΣ	Ν.ΠΕΙΡΑΙΑ 11593	ΚΥΧΡΕΑΣ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
172	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι	Ν. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 342	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι Ν.Ε.	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ
173	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙΙ	Ν. ΧΑΛΚΙΔΑΣ 354	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙΙ Ν.Ε	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ
174	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΜΑΡΙΑ	Ν.Χ 16	ΑΝΕΝΔΥΚ Ν.Ε.	Ν.Δ. ΚΡΗΤΗ
175	Ε/Γ-Υ/Γ	ΣΑΝΤΑ ΙΙΙ	Ν.Κ. 572	ΠΕΤΡΑΚΗΣ Ν.Ε.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ
176	Ε/Γ- Ο/Γ- ΤΑΧ	ΣΗ ΡΑΝΕΡ	Ν.Π. 11736	ΚΥΜΟΔΟΚΗ Ν.Ε.	Α) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ Β) ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΜΥΚΟΝΟ Δ) ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ-ΠΑΡΟ Ε) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΠΑΡΟ

177	Ε/Γ-ΚΑΤ	ΣΗ ΤΖΕΤ 2	Ν.Π. 10571	ΣΗ ΤΖΕΤ II Ν.Ε	Α) ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΠΑΡΟ
178	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΗ ΦΑΣΙΟΝ	(υπό ναυπήγηση)	ΕΛΛΑΦΟΝΗΣΟΣ ΛΑΪΝΣ I Ν.Ε.	ΕΛΛΑΦΟΝΗΣΟΣ-ΠΟΥΝΤΑ
179	Ε/Γ-Τ/Χ	ΣΟΥΠΕΡ ΤΖΕΤ	Ν.Π. 10328	ΙΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε	Α) ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΙΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΜΥΚΟΝΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ-ΙΟ-ΘΗΡΑ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ-ΜΗΛΟ Δ) ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ
180	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΣΟΦΙΑ	Ν. ΙΕΡΙΣΣΟΥ 136	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ-ΔΑΦΝΗ
181	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΦΙΑ Π	Ν.Π. 8780	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΠ. Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
182	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ν. ΧΑΝΙΩΝ 26	ΑΝΕΚ Α.Ε.	ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
183	Ε/Γ-ΚΑΤ	ΣΠΙΝΤ ΚΑΤ I	Ν.Π. 11735	ΕΛΛΑΣ ΣΠΙΝΤ ΚΑΤ Ν.Ε	ΒΟΛΟΣ/ ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ
184	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	(υπό αγορά)	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
185	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΤΥΡΑ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	Ν.Π. 11835 (υπό ναυπήγηση)	ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
186	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΕΛΑΜΩΝ	Ν.Π 10581	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
187	Ε/Γ-ΤΑΧ	ΥΔΡΑ I	Ν.Π. 10619	ΥΔΡΑ ΣΠΗΝΤ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ
188	Ε/Γ-Ο/Γ	ΥΠΟ ΑΓΟΡΑ		HELLENIC SEAWAYS ANE	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ
189	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΕΘΩΝ	Ν.Π 10802	ΑΤΑΝΤΕΙΑΚΗ Ν.Ε	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
190	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΛΑΣ	Ν.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 33	ΜΙΝΟΑΝ LINES	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
191	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΡΟΥ II	Ν.Π.9643	ΠΟΡΘΟΜΕΙΟ ΠΟΡΟΥ Ν.Ε.	ΠΟΡΟ-ΓΑΛΑΤΑ
192	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΙΛΟΘΕΟΣ	Ν.Π. 11836 (υπό ναυπήγηση)	ΘΕΟΣΠΙ Ν.Ε.	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
193	Ε/Γ-Υ/Γ	ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΒΕΝΟΥΣ I	Ν.Π. 8037	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ III Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΊΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
194	Ε/Γ-Υ/Γ	ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛ- ΦΙΝ ΕΡΜΗΣ	Ν.Π. 8138	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ II Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΊΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
195	Ε/Γ-Υ/Γ	ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛ- ΦΙΝ ΖΕΥΣ	Ν.Π.7500	ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ I Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΊΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
196	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΟΙΒΟΣ	Ν.Π 11317	ΝΟΒΑ ΦΕΡΡΙΣ I Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΊΝΑ

Παράρτημα Β'

Ελληνική Νομοθεσία

Άρθρο 11 ΚΔΝΔ [ΝΔ 187/3-10- 73,ΦΕΚΑ'261] // 5 [ΝΔ 187/3-10-73,ΦΕΚ Α' 261] // 2 ΒΔ/ 3-11-1836 // 2 παρ.2 Α.Ν. 136/1967 // 15 ΚΔΝΔ // 1 ΠΔ 364/21-7-88 (ΦΕΚ Α' 159) // 1 ΠΔ 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α'107) // 2,3 ΠΔ 364/21-7-88// 9 Νόμου 5304/14-1-32// 9 ΠΔ 364/21-7-88// ΠΔ 276/19-8-86 (ΦΕΚ Α' 124)// 164ΚΔΝΔ// ΝΔ 524/2-5-70(ΦΕΚ Α' 100) // 6 ΠΔ 364/21-7-88(ΦΕΚ Α' 159) // 165ΚΔΝΔ // 1Νόμου 603/10-6-77(ΦΕΚ Α' 162) // 3 Νόμου 6059/20-2-34 (ΦΕΚ Α' 71) // 6ΚΔΝΔ // Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριθ.90545/20-10-76 (ΦΕΚ Β' 1290) // 2 ΠΔ 814/ 3-12-74(ΦΕΚ Α' 359) // 3 ΠΔ 814/ 3-12-74(ΦΕΚ Α' 359) // ΒΔ 471/ 21-8-64 (ΦΕΚ Α' 137) // 3,5 ΠΔ 256/1-6-88 (ΦΕΚ Α' 107) // ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ 249) // 169ΚΔΝΔ // 172ΚΔΝΔ // 171ΚΔΝΔ // 3,4 ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) // Νόμος 5570/17-8-32 // 5,6 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 7 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 8 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 9 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 10 ΠΔ 684/ 17- 9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 11 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 12 ΠΔ 684/ 17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) // 15 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 16 ΠΔ 684/ 17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) // 17 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 18 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 19 ΠΔ 684/ 17-9-76(ΦΕΚ Α' 249) // 173 ΚΔΝΔ // 175 ΚΔΝΔ // 174 ΚΔΝΔ // 1,2,3,4 ΠΔ 850/25-11-78 (ΦΕΚ Α' 199) // 2 ΝΔ 288/11-11-69 (ΦΕΚ' 182) // 21,22 Νόμου 5304/14-1-32 // 2 Νόμου 4195/13-7-29 // 4 Νόμου 4835/25-7-30 // 178 ΚΔΝΔ // Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας // Αρίθμ.84401/13129 της 19-11-62 (ΦΕΚ Β'415) // Αρίθμ.100558/10903 της 5-12-67(ΦΕΚ Β' 719)// Αρίθμ.91104/17-12-75 (ΦΕΚ Β' 1467) // Αρίθμ.90062/9-2-79 (ΦΕΚ Β' 112) // 176 ΚΔΝΔ // 177 ΚΔΝΔ // ΒΔ 493/31-5-65 (ΦΕΚ Α' 108) // 39 ΠΔ 259/3-6-88 (ΦΕΚ Α' 117) // ΒΔ 644/11-11-67(ΦΕΚ Α'198) // 44 ΚΔΝΔ // 21 ΠΔ 684/17-9-76 (ΦΕΚ Α' 249) // Απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αρίθμ.63621/31-5-74 (ΦΕΚ Β' 572) // 87 ΚΔΝΔ // ΠΔ 797/10-8-81 (ΦΕΚ Α' 209)// 58 Νόμου 959/24-8-79 (ΦΕΚ Α' 192) // 187 ΚΔΝΔ // Νόμος 1262/1982 // 190 ΚΔΝΔ // Νόμος 2932/2001(Μαραγκού 2006: 44 -45).

Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

Συνθήκη Ρώμης // Κανονισμός Αριθμ.959/79 // Κανονισμός Αριθμ.4055/86 // Κανονισμός Αριθμ.4056/86 // Κανονισμός Αριθμ.4057/86 // Κανονισμός Αριθμ.4058/86 // Κανονισμός Αριθμ. 3577/92 // Επίσημη Εφημερίδα Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Αριθ. C 205/5// COM (2002) 203 final (Μαραγκού 2006: 44 - 45).

Παράρτημα Γ'

Πηγή: www.marineews.gr, 15/07/2009.

ΕΕΑ: Τα παράδοξα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας



Φωτό ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΡΙΣΤΑΚΗΣ: Διακρίνονται από αριστερά ο Μανώλης Γαλανάκης, ο Απόστολος Βεντούρης, ο Αντώνης Αγαπητός και ο Νίκος Καβαλιέρος.

Σε μία έντονη επικοινωνιακή εκστρατεία έχει αποδοθεί η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας. Στο πλαίσιο αυτό το προεδρείο της ΕΕΑ έδωσε πριν από λίγο συνέντευξη τύπου, στην οποία ο πρόεδρος Απόστολος Βεντούρης επεσήμανε τα παράδοξα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ακτοπλοΐα αλλά και τις θέσεις της για ένα καλύτερο αύριο.

Δημοσιεύουμε τα σημαντικότερα σημεία:

1. Η εναρμόνιση με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92, το πιο σημαντικό θέμα που απασχολεί τον κλάδο της ακτοπλοΐας εξακολουθεί να παραμένει στάσιμο εδώ και 17 χρόνια.
2. Πιστεύαμε και πιστεύουμε ότι είναι χρέος μας να αναστρέψουμε αυτή την αρνητική εικόνα και να δείξουμε την πραγματική κατάσταση.
3. Ήταν για εμάς δυσάρεστη έκπληξη όταν, στις συναντήσεις που διενεργήθηκαν με τοπικές κοινωνίες, διαπιστώσαμε ότι ακόμα και τοπικοί φορείς και βουλευτές μας δεν γνώριζαν για τα «παράδοξα» της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.
4. Είναι δυνατόν η Ελληνική Ακτοπλοΐα, η οποία αντιπροσωπεύει το 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου, με τους καλύτερους ναυτικούς παγκοσμίως, να

λειτουργεί με ένα απαρχαιωμένο θεσμικό πλαίσιο το οποίο προσθέτει ένα δυσβάστακτο κόστος σε όλους τους επιβάτες της ακτοπλοΐας;
5. Εδώ και ένα χρόνο λέμε ότι πρέπει να εκλείψουν οι κρατήσεις υπέρ τρίτων που προσθέτουν έως και 33% επιπλέον επιβάρυνση στις τιμές των εισιτηρίων για τον νησιώτη, για τον τουρίστα, για τον επιχειρηματία και εν πάσει περιπτώσει για όλους μας υπέρ του κρατικού προϋπολογισμού χωρίς να επιστρέφονται τα κονδύλια αυτά στην
Ελληνική
Ακτοπλοΐα.

6. Εδώ και ένα χρόνο λέμε ότι πρέπει να βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές. Οι περισσότεροι από εσάς, αν όχι όλοι, θα έχετε ακούσει για το τάδε ή το δείνα πλοίο που προσέκρουσε σε λιμάνι. Υπάρχει περίπτωση να το θέλει αυτό ο Πλοίαρχος, το πλήρωμα ή η εταιρεία; Έχετε την εντύπωση ότι οποιοσδήποτε Πλοίαρχος ή οποιαδήποτε ακτοπλοϊκή εταιρεία προτιμά να περιμένει έξω από λιμάνια για χρόνους όπως 20, 30 και 40 λεπτά; Διότι αυτό γίνεται. Σίγουρα θα το έχετε διαπιστώσει και εσείς, πολλά λιμάνια δεν έχουν υποδομές να δεχθούν περισσότερα του ενός πλοία ταυτόχρονα. Είναι και άλλα τα οποία είχαν τις υποδομές αλλά λόγω έλλειψης συντηρήσεως δεν τις έχουν πια.
7. Το καλοκαίρι λόγω έλλειψης passenger terminals (επιβατικού σταθμού) οι επιβάτες παθαίνουν θερμοπληξία και το χειμώνα πνευμονία! Ποιος φταίει; η ακτοπλοϊκή εταιρεία; Ενώ δεν έχει μερίδιο ευθύνης για τις ελλειπείς υποδομές στα λιμάνια σχεδόν πάντοτε καλείται σε απολογία και σχεδόν πάντοτε της επιβάλλεται πρόστιμο. Ακόμα πιο εξωφρενικό είναι το ότι αυτή η συμπεριφορά εφαρμόζεται μόνο στην ακτοπλοΐα, διότι δεν βλέπουμε να γίνεται το αντίστοιχο στις αεροπορικές εταιρείες, στα ΚΤΕΛ, στην ΕΘΕΛ, στον ΟΣΕ και διερωτώμαι γιατί;
8. Όταν έχει μποτιλιάρισμα η εθνική οδός καλούμε σε απολογία τον εργολάβο που την έφτιαξε; Καλούμε μήπως σε απολογία τον οδηγό του ΚΤΕΛ; Γιατί θα πρέπει οι Πλοίαρχοι και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να καλούνται σε απολογία καθημερινά;
9. Οι περισσότεροι επιβάτες μαζί με την παραπληροφόρηση που πληρώνουν, έχουν πληρώσει και τον καφέ στο λιμάνι του Πειραιά ακριβότερα κατά 13% από τον καφέ μέσα στα πλοία! Απαιτείται μέσα σε όλα τα πλοία να υπάρχουν διατιμημένα προϊόντα και υπάρχουν, διερωτάται κανείς γιατί δεν συμβαίνει το ίδιο σε όλους τους υπόλοιπους μεταφορικούς σταθμούς ή τουλάχιστον στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας;

Η απάντηση δεν τιμά κανέναν, είναι όμως απλή: είναι πιο πιασάρικο να συλλαμβάνεις βαθύπλουτους εφοπλιστές που θησαυρίζουν ληστεύοντας επιβάτες παρά ταπεινούς

Βιβλιογραφία

Ελληνόφωνη

- Βάβουρας Ι. και Αρχοντάκης Κ. (1999) *Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές Εταιρείες: χρησιμότητα, προβλήματα και προτάσεις πολιτικής*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Βλάχος Γ. (1999) *Ναυπηγική, Οικονομική & Στρατηγική*, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Βλάχος Γ. και Νικολαΐδης Μ. (1999) *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. (2003) *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι – Τζέι.
- Γιαννίτσης Τ. και Μαύρη Δ. (1993) *Τεχνολογικές Δομές και μεταφορά τεχνολογίας στην Ελληνική Βιομηχανία*, Αθήνα: Εκδόσεις Gutenberg.
- Γκόλιας Ι., Σαμπράκος Ε. και Γιαννής Γ. (1996) ‘Το δυναμικό ενός ενιαίου συστήματος κρατήσεων στις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές γραμμές’, στο: Ε. Σαμπράκος (επιμ.) *Ακτοπλοΐα Και Μεταφορές: Ανταγωνισμός Και Συμπληρωματικότητα, της: 2^η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών*, Πειραιάς: 223-239.
- Γουλιέλμος Α. (2002) *Διοίκηση Επιχειρήσεων, Εισαγωγή Για Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Γουλιέλμος Α. και Σαμπράκος Ε. (2002) *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Θεοδωρόπουλος Σ. (1998) *Η Ναυτιλιακή Πολιτική Της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Καρδάσης Β. (XX) *Από Το Ψ Ιστίου Ες Τόν Άτμόν*, Πολιτιστικό Εκδοτικό Ίδρυμα ΑΕ.
- Λιοδάκης, Γ. (επιμ.) (1993) *Κοινωνία, Τεχνολογία & Αναδιάρθρωση της Παραγωγής*. Πρακτικά συμποσίου Πολυτεχνείου Κρήτης – Οκτώβριος 1992, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Μυλωνόπουλος, Δ. (2006) ‘Ο παράγοντας «ασφάλεια» στην λειτουργία των λιμένων’ e-Περιοδικό Επιστήμης και Τεχνολογίας στο: <http://e-jst.teiath.gr>
- Παπαδημητρίου Σ. (1996) ‘Μεταφορές και άρση της απομόνωσης του νησιώτικου χώρου’ στο: Ε. Σαμπράκος (επιμ.) *Ακτοπλοΐα Και Μεταφορές: Ανταγωνισμός*

Βεριβάκη Α. (2011) *Κατάσταση & Προοπτικές Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας*.

Και Συμπληρωματικότητα της: 2^η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών, Πειραιάς: 155-173.

Πουланτζάς, Μ.Ν. (1998) *Το δίκαιο της θάλασσας*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε.

Σαμπράκος Ε. (2002) *Ο Τομέας Των Μεταφορών Και Οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Πειραιάς: Ειδική Εκδοτική Α.Ε.

Σαμπράκος, Ε. και Γκατζόλη Ν. (1996) ‘Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα και οι επιπτώσεις από την ανταγωνιστικότητα’ στο Ε. Σαμπράκος (επιμ.) *Ακτοπλοΐα Και Μεταφορές: Ανταγωνισμός Και Συμπληρωματικότητα της: 2^η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών*, Πειραιάς: 105-119.

Χλωμούδης Κ. (1996) ‘Λιμάνια και αεροδρόμια: επενδύσεις και οικολογικός ανταγωνισμός (1980-1994)’ στο Ε. Σαμπράκος (επιμ.) *Ακτοπλοΐα Και Μεταφορές: Ανταγωνισμός Και Συμπληρωματικότητα της: 2^η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών*, Πειραιάς: 191-204.

Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Συριόπουλος Θ. και Τζαννάτος Ε. (2007) *Μεταφορές Αρτηρίες Ζωής Για Τα Νησιά*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Αγγλόφωνη

Karayannis, T., Papanikolaou, A. and Molland A.F. (2000) ‘The introduction of High-speed ferries into the Eastern Mediterranean’ *Proceedings of the International Congress of International Maritime Association (IMAM)*, 11pp.

Lagoudis, I.N., Lekakou, M.B., Pallis, A.A. and Thanopoulou, H.A (2006) ‘Coastal Shipping Services in the Aegean Sea: Can passengers get satisfaction?’ *Proceedings of the 2nd international conference on EU – EAST and South Asia Trade, investment, logistics and E-business* (Cd-Rom Format), Chios, Greece.

Lekakou M. (2007) ‘The eternal conundrum of Greek coastal Shipping’ *Maritime Transport: The Greek paradigm*. Research in transport economics, 21 (8): 257-296.

Pantouvakis, A. (2007) ‘Who pays the ferryman? An analysis of the ferry passenger’s selection dilemma’ *Maritime Policy & Management*, 34 (6): 591- 612.

Psaraftis, H.N. and Papanikolaou, A.D. (1992) ‘Impact of new technologies on shortsea shipping in Greece’ Paper presented at the *First European Research*

Βεριβάκη Α. (2011) *Κατάσταση & Προοπτικές Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας*.

Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Rotterdam: Technical University Delft.

Polemis, S. (retrieved 09.04.2007) 'The History of Greek Shipping' www.greece.org.

Rigas, K. (2008) 'Boat or airplane? Passengers' perceptions of transport services to islands. The example of the Greek domestic leisure market' *Journal of Transport Geography*, 17: 396-401.

Sturmey, S.G., Panagakos, G. and Psaraftis, H.N. (1994) 'Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services' Paper presented at the *Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping*, Athens, February, Revised March.

Tzannatos, E.S. (2005) 'Technical reliability of the Greek Coastal Passenger fleet' *Marine Policy*, 29 (1): 85-92.

Διπλωματικές Εργασίες Πανεπιστημίου Πειραιώς

Καρδάλας Π. (2006) 'Ταχύπλοα Ε/Γ & Ε/Γ - Ο/Γ και Ελληνική Ακτοπλοΐα', Πειραιάς: Επιβλέπων καθηγητής, Τζαννάτος Ε.

Μαραγκού Θ. (2006) 'Η παρεμβατική πολιτική του Υ.Ε.Ν. στην Εμπορική Ναυτιλία: Ακτοπλοΐα', Πειραιάς: Επιβλέπων καθηγητής, Βλάχος Γ.

Παρασκάκη Μ. (2007) 'Ελληνική Ακτοπλοΐα 1992-2007: Πορεία προς την απελευθέρωση και τον ελεύθερο ανταγωνισμό', Πειραιάς: Επιβλέπων καθηγητής, Γιαννάλης Δ.

Ηλεκτρονική

www.capital.gr, Νένα Μαλλέλη

www.marineews.gr

www.otenet.gr, Θεόδωρος Βώκος

www.reporter.gr, xrtc ΕΠΕ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων

www.yen.gr