

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

«Ανταγωνισμός Θαλασσίων Ενδομεταφορών. Η περίπτωση των μικρών
ναυτιλιακών εταιρειών»

Διπλωματική εργασία για το προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών

Εισηγήτρια : Κρουστάλλη Ευγενία

A.M. : 22100034

15/08/2004

ΧΙΟΣ

ΚΡΟΥΣΤΑΛΛΗ ΕΥΓΕΝΙΑ

«Ανταγωνισμός θαλασσίων ενδομεταφορών. Η περίπτωση των μικρών ναυτιλιακών επιχειρήσεων».

15/09/2004

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Κρουστάλλη Ευγενία

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Λεκάκου Μαρία

ΧΙΟΣ

...στην οικογένεια μου

...που με έκανε τον άνθρωπο και επιστήμονα που είμαι σήμερα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω:

- 🌀 τους γονείς μου
- 🌀 τον Καπτα- Μιχάλη Μπούτση
- 🌀 τον Λαλούση Ηλία
- 🌀 τον Κελεσίδη Θεόδωρο
- 🌀 την Πορτοκάλη Ζαφειρώ
- 🌀 την Μανώλογλου Μαρία
- 🌀 τον Καπτ. Φωτεινάτο
- 🌀 τον Βασιλιάδη Ζαχαρία
- 🌀 τον Κρουστάλλη Γεώργιο

και γενικότερα όλους όσους με βοήθησαν για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....</u>	<u>5</u>
<u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....</u>	<u>8</u>
<u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</u>	<u>9</u>
<u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</u>	<u>9</u>
<u>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</u>	<u>11</u>
<u>ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....</u>	<u>13</u>
<u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</u>	<u>15</u>
ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	17
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</u>	<u>19</u>
1.1.: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	19
1.2.: ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΕΝΙΚΑ.....	38
1.2.1.: ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	38
1.2.2.: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ – ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.	39
1.2.2.1.: Η ιδιαίτερη περίπτωση των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών.....	40

1.2.3: ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ – ΈΝΑΣ ΠΟΛΥ ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.	43
1.2.4.: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ – ΆΡΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ (CABOTAGE).	45
1.2.5.: ΖΗΤΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.	46
1.2.5.1.: Προέλευση ζήτησης	46
1.2.5.2.: Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ 53

2.1.: ΟΔΗΓΙΕΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	53
2.2.: ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ 60

3.1.: ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	60
3.1.1.: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (Ε.Ο.Κ.) ΑΡΙΘ. 3577/92.	61
3.1.2.: Ο ΝΟΜΟΣ 2932/2001	72
3.1.2.1.: Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου.	73
3.2.: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	76
3.2.1.: ΈΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ	82
3.2.2.: ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ	84
3.2.3.: ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ	85
3.2.4.: ΈΛΕΓΧΟΙ	87
3.2.5.: Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	87
3.3.: Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	88

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΜΙΚΡΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΝΔΟΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ..... 93

4.1.: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	93
------------------------------------	----

4.2.: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	94
4.2.1.: ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	95
4.3.: ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ.....	114
4.3.1.: ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΧΡΗΣΤΩΝ.....	114
4.3.2.: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ	118
4.3.3.: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	121
4.4.: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	122
4.4.1.: ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	123
4.4.2.: ΣΤΟΛΟΣ	127
4.4.3. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ.....	130
4.4.4.: ΆΡΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.....	134
4.4.5.: ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ.....	143
4.4.6.: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ	145
4.4.7.: ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ	146
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u>	<u>149</u>
5.1.: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	149
5.1.1.: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΛΑΔΟΥ	151
5.2.: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	153
<u>ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</u>	<u>157</u>
<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u>	<u>158</u>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ: 1.1.: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΙΣΟΔΟΥ (1998-2002).....	48
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.: ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΝΔΟΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	95

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΝΔΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	123
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	124
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	125
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.4.: ΣΥΓΓΕΝΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	125
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.5.: ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.....	126
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.6.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	127
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.7.: ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	128
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.8.: ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ	129
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.9.: ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ...	130
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.10.: ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΝ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ..	131
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.11.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΓΡΑΜΜΗ	132
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.12: ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ	133
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.13.. ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ.....	134
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.14.: ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.15.: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ. 135	
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.16.: ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ.....	136
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.17.: ΚΟΙΝΗ ΤΙΜΗ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ	137
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.18.: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	138
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.19.: ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ.....	139
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.20.: ΟΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ.	140
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.21.: ΕΤΗΣΙΟ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΣΤΟΣ	141

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.22.: ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ.....	142
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.23.: ΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ	143
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.24.: ΘΑ ΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΥΠΕΡ Η ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	144
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.25.: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.	145
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.26.: ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΨΗΦΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ Η ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ	147
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.27.: ΣΧΕΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑΣ ΤΙΜΩΝ.	148

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την άρση των περιορισμών του Cabotage, η ελληνική ακτοπλοΐα και γενικότερα οι ενδομεταφορές, περνούν σε μια νέα εποχή. Το καθεστώς, το οποίο ίσχυε (πάντα αναφερόμενοι στην περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοΐας), μέχρι και πριν δύο χρόνια περίπου (31/09/2002) χαρακτηριζόταν από την έντονη και καθοριστική παρουσία του κράτους. Οι γνώστες σε όλους μας «Άδειες Σκοπιμότητας» είναι αυτό το οποίο μας έρχεται στο νου, όταν θέλουμε να αναφερθούμε στην μέχρι πρόσφατα λειτουργία των θαλασσίων ενδομεταφορών της χώρας μας.

Από τις 01/11/2002 όμως, οπότε και πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών, «μιλάμε» για μια νέα ακτοπλοΐα, όχι πια σε ελληνικό αλλά σε κοινοτικό- ευρωπαϊκό επίπεδο. Ουσιαστικά γίνεται το πρώτο βήμα/ προσπάθεια για την εισαγωγή των πρώτων «ψηγμάτων» ανταγωνισμού μέσα σε μια ολιγοπωλιακή και σε αρκετές περιπτώσεις (γραμμές) μονοπωλιακή αγορά. Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι πλέον ελεύθερες να δραστηριοποιηθούν σε οποιαδήποτε γραμμή επιθυμούν κάνοντας απλά μια δήλωση ενδιαφέροντος προς την αρμόδια υπηρεσία του Υ.Ε.Ν.

Ιδιαίτερη είναι η παρουσία των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών και ο τρόπος που αυτές δραστηριοποιούνται σε μικρές- τοπικές γραμμές/ πορθμεία.

Στόχος της μελέτης/ έρευνας αυτής είναι να μελετήσει/ παρακολουθήσει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν και διενεργούνται οι θαλάσσιες ενδομεταφορές

στην χώρα μας ως αναφορά τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες. Με την αλλαγή αυτή του νομικού πλαισίου επηρεάστηκαν άμεσα όχι μόνο οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες αλλά και οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν τη βάση τους σε νησιά και εκτελούν κυρίως ενδονησιωτικές πλόες. Η προσαρμογή των εταιρειών αυτών στο νέο θεσμικό καθεστώς είναι κάτι που όχι μόνο αξίζει να μελετηθεί αλλά χρήζει σημαντικότητας μια και οι μικρές αυτές ναυτιλιακές εταιρείες είναι που μπορούν να διασφαλίσουν την εδαφική συνέχεια και την κοινωνική συνοχή της χώρας. Θα δούμε όμως κατά πόσο γίνεται σχετική μέριμνα για αυτές τις εταιρείες και αν το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο δρα σαν καταστροφικός ή όχι καταλύτης για την λειτουργία τους.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στο νέο διεθνές ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον συντελείται μια ριζική αλλαγή στην παραγωγική διαδικασία. Από τη κλασική εποχή της βιομηχανικής ανάπτυξης μεταβαίνουμε, με αυξανόμενη ταχύτητα, σε μια νέα εποχή κυριαρχίας της τεχνολογίας επιφέροντας πρωτόγνωρες αλλαγές όχι μόνο στην παραγωγική διαδικασία αλλά και στη δομή και λειτουργία των αγορών κεφαλαίου, στις εργασιακές σχέσεις, στις εμπορικές πολιτικές, ακόμη και στην καθημερινότητα και στις ανθρώπινες σχέσεις. Μια νέα πραγματικότητα διαμορφώνεται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ραγδαία εξέλιξη των τεχνολογικών προϊόντων, η ανάπτυξη της πληροφορικής, ο εκσυγχρονισμός των τηλεπικοινωνιών, η αλματώδης προώθηση της διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας χωρίς περιορισμούς και ελέγχους, το κύμα των συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ των επιχειρήσεων, η σταδιακή απελευθέρωση της ενεργειακής αγοράς είναι κάποια από τα βασικά στοιχεία της νέας οικονομικής πραγματικότητας. Για να ανταποκριθεί η ελληνική οικονομία στις νέες συνθήκες επιβάλλεται να προωθηθούν μεγάλες σε εύρος και βάθος αλλαγές.

Ένα κομμάτι της ελληνικής αγοράς πολύ σημαντικό για την οικονομία της και στρατηγικό για της εδαφική της συνέχεια αποτελεί ο η ακτοπλοΐα. Στόχος σε αυτήν την έκθεση είναι να γίνει μια διερεύνηση της αγοράς όσον αφορά στις ενδοησιακές γραμμές και εταιρείες, σχετικά με τον βαθμό απελευθέρωσης της εν λόγω αγοράς μετά την άρση των περιορισμών του καμποτάζ αλλά και το κατά πόσο

αυτό το νέο καθεστώς βοηθά στην αναβάθμιση και περαιτέρω ανάπτυξη των γραμμών αυτών.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται σχετική μνεία γενικά στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα. Ξεκινώντας με μια ιστορική αναδρομή του κλάδου ο αναγνώστης μπορεί να δει το γενικό υπόβαθρο της αγοράς για να μπορέσει στη συνέχεια να αποκτήσει μια ολοκληρωμένη εικόνα. Επίσης αναφέρονται οι διακρίσεις του κλάδου, ενώ επισημαίνεται η περίπτωση των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή κατάσταση των ενδομεταφορών δίνοντας τόσο στοιχεία του ευρύτερου κοινοτικού νομικού πλαισίου όσο και στοιχεία που αφορούν στην εξυπηρέτηση νησιών των κρατών- μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο τρίτο κεφάλαιο προσδιορίζεται το νομικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα για τις ενδομεταφορές τόσο σε Κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Μέσω αυτού διαπιστώνονται οι προσπάθειες για απελευθέρωση της αγοράς από κάθε κρατικό παρεμβατισμό. Ταυτόχρονα αναλύεται συνοπτικά η δομή της αγοράς.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται η διαδικασία και τα αποτελέσματα της έρευνας όσον αφορά τη περίπτωση των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών και τις ενδονησιακές μεταφορές.

Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο αναλύονται τα συμπεράσματα της έρευνας και αποτυπώνεται η προσωπική μου εκτίμηση για τον κλάδο και τα αποτελέσματα που επέφερε η αλλαγή στα ελληνικά δεδομένα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μια χώρα πολυνησιωτικού χαρακτήρα. Χαρακτηρίζεται ως ένα Αρχιπελαγικό κράτος ακριβώς για να μπορέσει να περιγραφεί η ιδιαίτερη μορφολογία της, που την καθιστά μοναδική. Η στρατηγική σημασία των νησιών αυτών είναι ζωτικής σημαντικότητας για την ελληνική επικράτεια. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι η έκταση του νησιωτικού μας χώρου σε τετραγωνικά χιλιόμετρα είναι περίπου ίση με τα $\frac{3}{4}$ της ηπειρωτικής έκτασης της χώρας, ενώ η συνολική ακτογραμμή των νησιών και νησίδων μας υπολογίζεται ότι είναι ίση με το $\frac{1}{2}$ της ακτής ολόκληρης της λεκάνης της Μεσογείου. Αυτό συνεπάγεται και προέκταση των ορίων της χώρας μια και κάθε νησί ή νησίδα δικαιούται χωρικών υδάτων, τα οποία ορίζονται ως η προέκταση της ξηράς στη θάλασσα και στα οποία το παράκτιο κράτος έχει πλήρη εξουσία.

Από τα παραπάνω ευνόητο είναι να κατανοήσαμε την σπουδαιότητα όχι μόνο της ύπαρξης αλλά και της αναγκαιότητας για οικονομική, και όχι μόνο, ανάπτυξη των νησιών αυτών. Συνεπώς, η ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας κρίνεται αναγκαίο να είναι εφάμιλλη με αυτή της ηπειρωτικής. Κατ' αυτό τον τρόπο οποιοσδήποτε κάτοικος θα έχει ίσες ευκαιρίες σε οικονομικό, εργασιακό πολιτιστικό και γενικότερα βιοτικό επίπεδο.

Βασικός παράγοντας, όμως, από τον οποίο εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό η ανάπτυξη αυτή των νησιωτικών περιοχών είναι η επικοινωνία και γενικότερα η σύνδεση αυτών των περιοχών με την ηπειρωτική. Δηλαδή, η τακτική, ασφαλής και γρήγορη μετακίνηση από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά και το αντίστροφο

χαρακτηρίζεται ως απαραίτητο στοιχείο τόσο κατά την θερινή όσο και κατά την θερινή περίοδο. Άρα, αυτό το οποίο απαιτείται για να πραγματώνεται ο παραπάνω στόχος είναι η παρουσία και λειτουργία επαρκών και ποιοτικών μεταφορικών συστημάτων.

Τα φυσικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος μεταφοράς εξαρτώνται από την γεωγραφία, τις δυνάμεις της αγοράς και τις πολιτικές που θέτονται είτε από τις εκάστοτε κυβερνήσεις είτε από τους διεθνείς οργανισμούς. Η τεχνολογική πρόοδος παίζει καταλυτικό ρόλο στα προκείμενα συστήματα και κυρίως στην μεταβολή του βαθμού απομόνωσης αφού είναι ικανή να επηρεάσει και ίσως , να υπερπηδήσει τα φυσικά εμπόδια που θέτονται κατά την διάρκεια της διαδικασίας ικανοποίησης της ζήτησης ,ενώ ταυτόχρονα επηρεάζει τις λειτουργίες της αγοράς και τις πολιτικές που θέτονται.¹

Γνωρίζουμε ότι, η απομόνωση μιας περιοχής (στην περίπτωση της χώρας μας κυρίως κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών) είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας και εξαρτάται από την απόσταση. Από γεωγραφική σκοπιά , η απομόνωση εκφράζεται σε σχέση με την απόσταση της περιοχής από το γεωγραφικό κέντρο δηλαδή την ηπειρωτική Ελλάδα. Ο βαθμός κοινωνικό-οικονομικής απομόνωσης μιας περιοχής εκφράζεται σαν την διαφορά που εντοπίζεται στη ικανότητα των κατοίκων των περιοχών να φτάσουν τα πρότυπα της άλλων –θεωρητικά-ανεπτυγμένων περιοχών . Πιο πρακτικά , η απομόνωση εκφράζεται σαν τον επιπλέον χρόνο ή κόστος και ασυνέχεια στο ταξίδι που απαιτούνται κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού από ή προς ένα συγκεκριμένο προορισμό.²

Η ανάγκη για άρτια και ποιοτικά συστήματα μεταφορών είναι πλέον επιτακτική. Στην εποχή του 21ου αιώνα που οι αποστάσεις έχουν μικρύνει στο ελάχιστο και τα όρια των αγορών έχουν πλέον καταργηθεί, φτάσαμε να μιλάμε για μια ενιαία και

¹ Ανδρεάδου, Κουτσογράδου, Νουαρού, Ζαλούμης, *Report με αντικείμενο μελέτης το σκοπό ταξιδιού την εργασία*, σελ. 6, ΧΙΟΣ 2001

² Ανδρεάδου, Κουτσογράδου, Νουαρού, Ζαλούμης, *Report με αντικείμενο μελέτης το σκοπό ταξιδιού την εργασία*, σελ. 6, ΧΙΟΣ 2001

κυρίως παγκόσμια αγορά, μια αγορά στην οποία όλοι έχουν ίσες ευκαιρίες. Πως όμως ένας εργαζόμενος στηριζόμενος στην απελευθέρωση των ορίων της αγοράς μπορεί να εργαστεί σε ένα τόπο ο οποίος είναι αποκλεισμένος για μεγάλες χρονικές περιόδους; Και το κυριότερο πως μπορεί να ασκήσει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες και τα επαγγελματικά του καθήκοντα αν δεν μπορεί να μετακινηθεί προς άλλες περιοχές την στιγμή που η μετακίνηση του αυτή κρίνεται απαραίτητη για την επιχείρηση ή την εργασία του;

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Με αφορμή όσα αναφέρθηκαν εκπονείται αυτή η έρευνα/ αναφορά που σαν στόχο της έχει να διερευνήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες εκτελούν ενδονησιωτικές πλώες και έχουν έδρα τους κάποιο νησί ή ναυτιλιακό κέντρο, μετά την άρση των περιορισμών του καμποτάζ

Στο τέλος αυτής της έρευνας στοχεύουμε να έχουμε καταφέρει :

- Να προσδιορίσουμε τα ενδεχόμενα προβλήματα λειτουργίας των εταιρειών αυτών μετά την απελευθέρωση.
- Να κατανοήσουμε τον τρόπο σύνδεσης των απομονωμένων, και όχι μόνο, νησιών σε όλες τις περιοχές της χώρας.
- Να προσδιορίσουμε το επίπεδο ανταγωνισμού σε όποια από αυτές τις γραμμές υπάρχει.
- Να επισημάνουμε τους παράγοντες που επηρεάζουν το βαθμό ανταγωνιστικότητας σε γραμμές ενδονησιωτικών μεταφορών.
- Να μελετήσουμε αν και ποιες εταιρείες ευνοεί ή όχι το νέο θεσμικό πλαίσιο και κατά πόσο συμβάλλει στην αναβάθμιση ή υποβάθμιση των ακτοπλοϊκών γραμμών.

ΜΕΡΟΣ Α΄:
Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ.
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ
ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1.1.: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ¹

A

πό την Απελευθέρωση και την εμφάνιση του Νεοελληνικού κράτους η Αγορά Ακτοπλοϊκών μεταφορών πήρε διάφορες μορφές.

☞ Αυτήν τη Κρατικού Μονοπωλίου από την Απελευθέρωση μέχρι και το 1982 καθώς επίσης και μετά το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου μέχρι και το 1947.

☞ Αυτήν του πλήρους ανταγωνισμού από το 1982 μέχρι το 1932 με τελικό αποτέλεσμα τον καταστροφικό ανταγωνισμό.

☞ Το 1932 αρχίζει η παρέμβαση του κράτους κυρίως γύρω από το θέμα της ηλικίας και τη συχνότητα και τακτικότητα των δρομολογίων. Όλες αυτές οι διεργασίες καταλήγουν το 1938 στη δημιουργία Αναγκαστικής Κοινοπραξίας, της «Κοινής Διεύθυνσης Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών», στην οποία εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρξαν δύο προτάσεις για ιδιωτικό Μονοπώλιο εκ μέρους

¹ <http://www.portnet.gr/themata/apopsi/9/7-9.htm>

ελληνο-γαλλικού ομίλου με εκπρόσωπο τον Ε. Αμπατιέλο το 1934 και εκ μέρους του Αρ. Ωνάση το 1946, οι οποίες απορρίφθηκαν τελικά ως ασύμφορες.

☞ Από το 1947 μέχρι και το 2002 οπότε άρθηκαν οι περιορισμοί του cabotage, η Ακτοπλοΐα ήταν μια ρυθμιζόμενη από το κράτος Βιομηχανία. Η επέμβαση του κράτους δεν είχε πάντα τα ίδια ποιοτικά στοιχεία. Ιδιαίτερη σημασία για το εν λόγω καθεστώς είχαν η ψήφιση του ΚΔΝΔ το 1973 και η έκδοση του προεδρικού Διατάγματος 684 του 1976. Σε αυτά τα νομοθετικά κείμενα περιέχονται καθαρά όλα τα στοιχεία βάσει των οποίων η οικονομική θεωρία χαρακτηρίζει μια βιομηχανία ως ρυθμιζόμενη δηλ. ο έλεγχος εισόδου και εξόδου στην αγορά, ο προσδιορισμός των τιμών των ναύλων καθώς και η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας. Η επέμβαση του κράτους στο χώρο των μεταφορών γενικότερα, δεν αποτελεί ελληνικό φαινόμενο αλλά πρόκειται για μια διεθνή κατάσταση².

☞ Από το 2002 και μετά με την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας 3577/1992 έγινε η λεγόμενη απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών, η οποία ισχύει για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σημαντικό εδώ είναι να επισημάνουμε ότι, ενώ θεωρητικά και νομικά μιλάμε για μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά, ουσιαστικά αναφερόμαστε σε μια ολιγοπωλιακή αγορά, η οποία από τη φύση της δεν μπορεί να είναι πλήρως ανταγωνιστική.

Στις Η.Π.Α. η ρύθμιση των τιμών αρχίζει από τον περασμένο αιώνα, το 1887, μέσω του interstate Commerce Act. Ο τομέας των μεταφορών όπου η ρύθμιση βρήκε την πρώτη της εφαρμογή είναι η σιδηροδρομικές μεταφορές. Η αιτία αυτού του φαινομένου ανάγεται στο γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος είναι ο μεταφορικό μέσο μέσω του οποίου οι μεταφορές αποκτούν το μαζικό χαρακτήρα και γίνονται υπηρεσίες συνολικής κατανάλωσης. Αν αυτό όμως ισχύει για τις Η.Π.Α. και την

² Σημειώσεις, Μ.Λεκάκου, σελ 182-183

Ευρώπη, για την Ελλάδα, το ρόλο του πρωτοπόρου μεταφορέα δικαιούνται οι ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αυτό το επέβαλε τόσο η φύση της χώρας (πολλά νησιά αλλά και τα σπουδαιότερα αστικά κέντρα της χώρας είναι κοντά στη θάλασσα) όσο και το υπάρχον δυναμικό (ναυτική παράδοση των Ελλήνων) καθώς και η φυσική διαμόρφωση της χώρας (φυσικά υπήνεμα λιμάνια).

Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι παρ' όλη τη «πρωτοπορία» των ακτοπλοϊκών μεταφορών στους συγγενείς χώρους των χερσαίων και εναέριων μεταφορών, στη χώρα μας, έχει διαμορφωθεί ένα περισσότερο σταθερό και ξεκάθαρο καθεστώς όσον αφορά τη μορφή της αγοράς.

Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές έχουν όλα τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας δηλαδή:

1. παρέχουν υπηρεσίες και όχι αγαθά
2. απαιτούν μεγάλη επένδυση κεφαλαίου
3. οι υπηρεσίες δεν μπορούν να μεταβιβασθούν από τους καταναλωτές
4. οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν μπορούν να αποθηκευτούν
5. η κρατική εποπτεία είναι αναγκαία

Θα καταλήξουμε σε ένα βασικό χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών μεταφορών το οποίο πιστεύεται ότι επηρεάζει την όλη μορφή της αγοράς. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές αποτελούν τις «αρτηρίες» μέσω των οποίων επιδιώκεται η εδαφική συνέχεια της ηπειρωτικής Ελλάδας. Άρα αποτελούν συνεκτικό στοιχείο για τη συνοχή του εθνικού χώρου. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι που έχει προκαλέσει τη μακρόχρονη ενασχόληση του κράτους αλλά και την κοινωνική κινητοποίηση. Αυτές οι καταστάσεις σαφώς επέδρασαν στη δημιουργία του πλαισίου λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και κατ' επέκταση προσδιόρισαν τη μορφή της Αγοράς.³

Αυτό είναι απόλυτα λογικό αν λάβουμε υπόψη την γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων (14.854 χλμ.) και το νησιωτικό σύμπλεγμα το οποίο περιλαμβάνει 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία

³ Σημειώσεις, Μ.Λεκάκου, σελ 182-183

αποτελούν το 19% του ελληνικού εδάφους και στα οποία κατοικεί το 14% του πληθυσμού.

Όλες αυτές οι ιδιαιτερότητες καθόρισαν την ιστορική πορεία της ακτοπλοΐας αλλά και την διαφοροποίησαν πλήρως από την εξέλιξη της ποντοπόρου ναυτιλίας των ελλήνων.

Μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούντο αποκλειστικά με ιστιοφόρα. Η νεώτερη Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει την αρχή της στην ταχυδρομική συγκοινωνία που θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της απελευθερωμένης Ελλάδας. Το 1830, με πυρήνα τα πλοία που είχαν μείνει από τον επτάχρονο αγώνα και τα οποία πέρασαν στα χέρια του Κράτους, άρχισε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και τα νησιά, αλλά και ανάμεσα σε ηπειρωτικά σημεία, δεδομένου ότι οι οδικές συγκοινωνίες ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες και το οδικό δίκτυο υποτυπώδες. Φορέας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν το Πολεμικό Ναυτικό. Συχνά τα ιστιοφόρα πλοία της εποχής δεν επαρκούσαν οπότε γινόταν αναγκαστική ναύλωση άλλων πλοίων, γεγονός που σήμαινε σοβαρή δαπάνη για τα Ταμεία του Κράτους.

Το Κράτος κάτω από αυτές τις συνθήκες αποφάσισε να ναυπηγήσει το "Ταχύπλουν Της Κυβερνήσεως" "Μεθώνη" (Ταχυδρομικό) και το "Μαξιμιλιανός". Τα δυο αυτά πλοία ήσαν ατμόπλοια. Το 1836, η Ελληνική Πολιτεία με ένα από τα πρώτα νομοθετήματα που ίσχυσαν μετά την απελευθέρωση, "επεφύλαξε" το ακτοπλοϊκό προνόμιο στην εθνική Ναυτιλία, χωρίς όμως να αποκλείονται και πλοία ξένης εθνικότητας με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Η ζήτηση για μεταφορά επιβατών και φορτίων καθώς και οι ταχυδρομικές ανάγκες δεν ικανοποιούντο με αυτό τον στόλο και ήταν συχνό φαινόμενο η χρησιμοποίηση σκαφών του Πολεμικού Ναυτικού . Σ' αυτό το χρονικό διάστημα, δηλαδή στα μέσα του 19ου αιώνα, είχε σχηματισθεί ένας Κρατικός επιβατικός στόλος που αποτελείτο από πέντε ατμόπλοια τα οποία διατέθηκαν από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Το 1855, με το νόμο "ΣΠΑ", προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλιακών πόλεων της Ελλάδας έτσι ιδρύθηκε στη Σύρο, κατά τα πρότυπα του Αυστριακού Λλόυδ, η πρώτη εταιρεία επιβατικών πλοίων με την επωνυμία "Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας". Με το νόμο αυτό ανατέθηκε στον Πλοίαρχο & ναυπηγό, Γεώργιο Τομπάζη, η διοίκηση της εταιρείας. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το Ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Λλόυδ και το Γαλλικό Μεσσαζερή περιορίστηκαν στις διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Η εταιρεία αυτή παρόλη την κρατική βοήθεια δεν μπόρεσε να ευδοκιμήσει και το 1892 κηρύχθηκε σε πτώχευση. Ως λόγοι διάλυσης της εταιρείας αναφέρονται:

- ! Η πολυτέλεια στις δαπάνες
- ! Οι καταχρήσεις στην έκδοση των εισιτηρίων
- ! Η κακή διαχείριση των ασφαλιστικών κεφαλαίων
- ! Ο μεγάλος αριθμός και το μέγεθος των ατμόπλοιων
- ! Η υπερβολική κατανάλωση γαιανθράκων
- ! Οι μεγάλες ζημιές από την εκτέλεση ορισμένων εσωτερικών γραμμών.

Το 1883 όμως είχε ήδη ιδρυθεί στην Αθήνα η δεύτερη ατμοπλοϊκή εταιρεία, η "ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ". Ιδρυτικά μέλη της οποίας ήταν Τραπεζίτες και διάφοροι οικονομικοί παράγοντες. Το στόλο της αποτελούσαν εννέα πλοία. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1882, είχε ιδρυθεί στον Πειραιά η "ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΓΟΥΔΗ" με έξι πλοία.

Με την πτώχευση της "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ" ιδρύθηκε στη Σύρο η "ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ" με πυρήνα τα πλοία της παλιάς. Αργότερο ιδρύθηκαν η "ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΕΩΡΙΟΥ" που τη διαδέχθηκε η "ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ" και η "ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ". Αυτές εταιρείες και άλλες που όπως θα δούμε εμφανίζονται δραστηριοποιούνται στον τομέα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, ο οποίος πολλές φορές εξελίσσεται σε αθέμιτο ανταγωνισμό,

με καταστρεπτικά αποτελέσματα. Παρά το γεγονός ότι η αύξηση της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης δημιουργούσε ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων.

Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών εξακολούθησε να παρέχεται με συναπτόμενες ή ανανεούμενες συμβάσεις μέχρι και το 1927 . Τότε, με νέες συμβάσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοίας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία.

Η παρουσία ξένων εταιρειών (μέχρι το 1927) δεν εμπόδισε την εμφάνιση και άλλων Ελληνικών εταιρειών συνήθως βραχύβιων , (Τζων Μακ Δούαλ και Βαρβούρ, Αφοι Ευσταθίου και Πύρρου Μακρίδη, Γ.Τσούτρα, Λεύση, Δεστούνη-Γιαννουλατου, Β.Μανιακή). Όλες αυτές οι εταιρείες παρουσιάζονται να επιχορηγούνται σε κάποιο βαθμό έμμεσα ή άμεσα από το Κράτος, με επιχορηγήσεις, εκπτώσεις σε φαρικά, υγειονομικά και λιμενικά τέλη.

Στο πόλεμο του 1912-1913 η Ακτοπλοΐα ήταν ικανή και έτοιμη να προσφέρει δυνάμεις για στρατιωτικές και επισιτιστικές μεταφορές, αλλά και βοηθητικές μονάδες για τον Ελληνικό Στόλο.

Η δράση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και αργότερα στην εκστρατεία της Μ. Ασίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική και απ' αυτή υπέστη σοβαρές απώλειες. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα έχασε τότε το 82% του δυναμικού της. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της Ακτοπλοΐας τόσο στη μεταφορά του Ελληνικού στρατού για την κατάληψη της Σμύρνης όσο και στη διάσωση των υπολειμμάτων της Στρατιάς της Μ. Ασίας. καθώς και στην προσπάθεια περισυλλογής των προσφύγων και της μεταφοράς τους στην ελεύθερη Ελλάδα.

Στην διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (1917) το Κράτος με σκοπό τον έλεγχο των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ίδρυσε την Διεύθυνση θαλασσίων Μεταφορών (Δ.Θ.Μ) με διευθυντή το πρώην Υπουργό Συγκοινωνιών, Διαμαντίδη και Βοηθό τον Σαχτούρη, Πλοίαρχο του Ε.Ν. Η κρατική αυτή προσπάθεια για

"εθνικοποίηση" των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών απέτυχε γιατί δεν οργανώθηκε σωστά, παρόλο που οι πλοιοκτήτες φαίνεται να κέρδισαν αρκετά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σ' αυτή τη Διεύθυνση (Δ.θ.Μ.) εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη που υπήρχαν τότε .

Όταν το 1922 διαλύθηκε η Δ.θ.Μ. άφησε πίσω της ένα μεγάλο έλλειμμα. Τα 122 σκάφη που διαχειριζόταν παραδόθηκαν πίσω στους πλοιοκτήτες τους έχοντας βέβαια προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες στα πολεμικά γεγονότα εκείνης της εποχής.

Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολουθήθηκαν ήταν: α) ταυτόχρονες αναχωρήσεις, β) εκπτώσεις ναύλων, και γ) δυσφημίσεις αντιπάλων, απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών . Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σ' αυτό το κλίμα του εξοντωτικού ανταγωνισμού ήταν μικρά, η δε αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε στα 42 χρόνια περίπου. Οι εταιρείες προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διατηρήσουν χαμηλό σταθερό κόστος, δεν προέβλεπαν δαπάνες για ανανέωση και αδιαφορούσαν για την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τα αρνητικά στοιχεία του αθέμιτου ανταγωνισμού, της έλλειψης προγραμματισμού και ορθολογισμού, της πληθώρας των σκαφών, και έτσι διαμόρφωσε το κλίμα για την επιβολή "ρυθμιστικής κρατικής παρέμβασης". Οι εξελίξεις αυτές είναι πλήρως συναρτημένες με τα ιστορικά γεγονότα της εποχής. Η Μικρασιατική Καταστροφή ανέτρεψε όλες τις προσδοκίες του κλάδου, ο οποίος ετοιμάζετο για να εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες των παραλίων της Μικράς Ασίας. Παράλληλα η καθιέρωση εκ μέρους της Τουρκίας αποκλειστικού προνομίου (cabotage) υπέρ των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία, επιδείνωσε την κατάσταση.

Το 1926 συστήθηκε η "ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ" και αυτή είναι η εταιρεία που δέσποσε στα ακτοπλοϊκά πράγματα στην περίοδο του Μεσοπολέμου.

Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η "Ατμοπλοία Γιαννουλάτου" και οι εταιρείες Μανουηλίδη-Παντελέοντος, Α. Ρίγγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη και αργότερα Τόγια. Πρόκειται για το πρώτο κοινοπρακτικό σχήμα με πρωτοβουλία των εταιρειών, στο οποίο όμως δεν εντάχθηκε το σύνολο των εταιρειών. Το έτος 1930 η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία είχε φθάσει να αποτελείται από 86 πλοία κατανεμημένα σε 32 πλοιοκτήτες.

Το 1929 συστήθηκε από το Κράτος Επιτροπή με στόχο τη μελέτη των Ναυτιλιακών πραγμάτων της χώρας . Πρόεδρος ορίστηκε ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης Α. Μιχαλακόπουλος και ολοκλήρωσε το έργο της και κατέληξε σε πορίσματα το 1931. Πρώτο μέτρο που θεσπίστηκε με βάση τα πορίσματα της επιτροπής ήταν ο φραγμός νηολόγησης υπερηλίκων σκαφών (άνω των 20 ετών) . Με το μέτρο αυτό θα αχρηστεύονταν αμέσως 36 σκάφη και μέσα στη πενταετία μέχρι το 1936, άλλα 19. Επίσης η επιτροπή πρότεινε να τεθούν εκτός δρομολογίων τα άνω των 50 ετών σκάφη και να αποζημιωθούν οι πλοιοκτήτες με βάση την αξία τους σαν scrap κατά τι αυξημένη.

Επίσης οι προτάσεις προέβλεπαν:

- 1ο)** να απαγορευθούν οι κοινές ώρες αναχώρησης που δεν είχαν ιδιαίτερο λόγο,
- 2ο)** να συσταθούν αρμόδια όργανα για τις άγονες γραμμές, ώστε να ληφθούν μέτρα για τους θιγόμενους ναυτεργάτες. από τα μέτρα αυτά

Οι κατευθύνσεις αυτής της επιτροπής αποτέλεσαν την βάση της κυβερνητικής πολιτικής για την τελευταία προ του πολέμου δεκαετία και αποτυπώθηκαν στο Νόμο 6059 "περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών" του έτους 1934. Τελικά θεσμοθετήθηκε να αποσυρθούν τα άνω των 55 ετών πλοία, και έτσι αποσύρθηκαν 24 αντί για 36. Για την αποζημίωση των αποσυρθέντων πλοίων δημιουργήθηκε το : "Ταμείο Εκκαθαρίσεως του Επιβατικού Στόλου" και σ' αυτό συνεισέφεραν οι πλοιοκτήτες που είχαν πλοία σε ενέργεια. Ούτε όμως αυτή η διευθέτηση έλυσε το λεγόμενο " Ακτοπλοϊκό Ζήτημα" και έτσι οι μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες αποφάσισαν να ιδρύσουν ένα "Κοινό Ταμείο" το οποίο είχε

σκοπό να ρυθμίσει τα ακτοπλοϊκά πράγματα και να αποφευχθεί ο εξοντωτικός ανταγωνισμός.

Την ίδια περίοδο, το 1934 η εταιρεία "Anglohellenic Industrial Investors Inc" υπέβαλε στην Ελληνική Κυβέρνηση, πρόταση, για τη μονοπώληση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ο όμιλος των κεφαλαιούχων εκπροσωπείτο από τον Έλληνα πλοιοκτήτη Ε. Αμπατιέλο. Τα κυριότερα σημεία της πρότασης αυτής ήταν τα παρακάτω:

- 1) Σαραντάχρονο μονοπώλιο
- 2) Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες θα εκτελούντο από 38 πλοία, από τα οποία τα 14 νεότευκτα.
- 3) Ανάληψη ρητών υποχρεώσεων για εκτέλεση υποχρεωτικών δρομολογίων, τήρηση κρατικών ναυτολογίων, δωρεάν μεταφορά Ταχυδρομείου,
- 4) Υποστήριξη του Τουρισμού (με την ίδρυση από την ίδια την εταιρεία γραφείων στο εξωτερικό). δ. Ευνοϊκή μεταχείριση με κρατική επιχορήγηση 80,000 Λίρες ετήσια, φορολογικές απαλλαγές, ελεύθερη εξαγωγή Συναλλάγματος για την καταβολή μερισμάτων και δικαίωμα ίδρυσης και εκμετάλλευσης Ξενοδοχείων.
- 5) Ειδική ρύθμιση για τους ναυτεργάτες.

Η πρόταση αυτή δημιούργησε αίσθηση διότι αντιμετώπιζε την οργάνωση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από ένα διαφορετικό πρίσμα, αυτό της λειτουργίας σαν ένα ενιαίο σύστημα και προέβλεπε μέτρα για την ενίσχυση της χαμηλής και εποχικής κίνησης. Οι ήδη λειτουργούσες εταιρείες ανησύχησαν και σε απάντηση της πρότασης οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις υπέβαλαν σχέδιο για ίδρυση Οργανισμού Θαλασσίων Συγκοινωνιών με την επωνυμία "ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΙ", ο οργανισμός αυτός θα αποτελούσε οργανωμένη συνεργασία για την εκτέλεση των εσωτερικών μεταφορών . Το ποσό δε της επιχορήγησης που ζητούσαν ήταν 40.000 Λίρες (ετήσια).

Η επιτροπή που συστήθηκε υπό τον Υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Δ, Ρεδιάδη βρήκε τις προτάσεις του Ομίλου Αμπατιέλου περισσότερο συμφέρουσες. Η

ειδική επιτροπή όμως που συστήθηκε το 1937 για την καλύτερη μελέτη των ζητημάτων το Μάιο του 1938, απέρριψε την πρόταση σύναψης σύμβασης γιατί:

Δημιουργούσε μονοπώλιο σε όφελος ξένων συμφερόντων.

Δεν προβλεπότανε σύστημα αυτόματης απόκτησης συμφέρουσας εξαγοράς των σκαφών από μέρους του Ελληνικού δημοσίου μετά τη λήξη του προνομίου.

θα παραβλεπόταν η μέχρι τότε προσφορά των Ελλήνων ακτοπλόων εφοπλιστών στις εσωτερικές μεταφορές.

Το 1939, καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης, δημιουργήθηκε με αναγκαστικό νόμο ένα νέο συλλογικό όργανο η ΚΟΙΝΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ" (Κ.Δ.Α.Σ) με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σ' αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατηγού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν στο νέο σχήμα, Αυτή η απόπειρα λύσης του ακτοπλοϊκού ζητήματος, έγινε αντικείμενο κριτικής λόγω του υποχρεωτικού χαρακτήρα που προέβλεπε. Το επιβατικό κοινό την αντιμετώπισε θετικά γιατί παρουσίασε καλύτερη κατανομή πλοίων στις διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές, κανονικότητα και ακρίβεια δρομολογίων, και βελτίωση των όρων καθαριότητας. Ο πόλεμος σταμάτησε αυτή την προσπάθεια. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 1940 στις κύριες εσωτερικές γραμμές κινούνταν 40 πλοία κατανεμημένα σε 20 πλοιοκτήτριες εταιρείες, 12 εκ των οποίων τα διαχειριζότο η "Ακτοπλοία της Ελλάδος Α.Ε."

Ο βομβαρδισμός του Απρίλη του 1941 ουσιαστικά κατέστρεψε και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, η οποία βγήκε από τον πόλεμο έχοντας στο δυναμικό της μόνο τρία πλοία. Το "Κορίνθια", το "ΜΑΙΡΗ Μ" και το "ΙΩΝΙΑ". Η έλλειψη ασφαλιστικής μέριμνας για κινδύνους πολέμου επιδείνωσε την κατάσταση μετά την καταστροφή του πολέμου. Ο πόλεμος έδωσε "βίαιη λύση" στην ανισορροπία ζήτησης και

προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και στο ζήτημα της μεγάλης ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Η Απελευθέρωση βρήκε ουσιαστικά τη χώρα χωρίς επιβατηγά πλοία καθόσον και αυτά που διασώθηκαν ήταν επιταγμένα στις συμμαχικές δυνάμεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούντο στοιχειωδώς με ιστιοφόρα και βενζινοκίνητα σκάφη. Οι μεταφορικές ανάγκες ήταν πολύ μεγάλες καθώς τόσο τα χερσαία μεταφορικά μέσα όσο και το οδικό δίκτυο ήταν κατεστραμμένα.

Όταν τελικά άρθηκε η συμμαχική επίταξη των επιβατηγών πλοίων και δόθηκαν στο κράτος, αυτά συμπληρώθηκαν από κάποια φορτηγά πλοία που παραχωρήθηκαν από τους συμμάχους, 7 κορβέτες που αγοράσθηκαν διαδοχικά από το δημόσιο, 5 πλοία από τις γερμανικές επανορθώσεις και 21 πετρελαιοκίνητα που προήλθαν από τη " λεία του πολέμου". Η μεταφορά επιβατών εξακολουθούσε να είναι πολύ δύσκολη λόγω του ακατάλληλου του τύπου των πλοίων .

Για την λύση του προβλήματος που εμφανίστηκε δημιουργείται μια ακόμη επιτροπή η οποία τον Οκτώβριο του 1945 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων χρειάζονται 24 ατμόπλοια σε μια συγκεκριμένη διάταξη. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις του " Ακτοπλοϊκού Ζητήματος" για τη μεταπολεμική οργάνωση και λειτουργία της ακτοπλοΐας μπορούν να χωρισθούν σε τρεις κατηγορίες:

- Άμεση κρατική διαχείριση.
- Κάτω από κρατική καθοδήγηση ελεύθερη λειτουργία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων
- Οργανωμένο και κρατικά ελεγχόμενο ιδιωτικό μονοπώλιο εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Την ίδια εποχή, το 1946, κατατέθηκε η πρόταση του εφοπλιστή Αρ. Ωνάση για μονοπωλιακή εκμετάλλευση του δικαιώματος των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Ο Ωνάσης είχε προτείνει τα εξής:

- a. Αποκλειστικό προνόμιο όλων των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών με δικαίωμα επέκτασης αυτών και στο εξωτερικό.

- b.** Ίδρυση ανωνύμου εταιρείας μετοχικού κεφαλαίου ίσου προς το ποσόν αγοράς 8 φρεγατών, και 3 αεροπλάνων, δεδομένου ότι αυτά θα αποτελούν το πλωτό υλικό της επιχείρησης.
- c.** Εύνοια προς την επιχείρηση και ειδικότερα φορολογική απαλλαγή των εισαγόμενων υλικών , φορολογικές απαλλαγές για ανέγερση ξενοδοχείων, και εξαίρεση από τους συναλλαγματικούς νόμους.
- d.** Περιορισμό του δικαιώματος του κράτους για την επίταξη των σκαφών για λόγους εθνικής ανάγκης και για δωρεάν μεταφορά του ταχυδρομείου.
- e.** Κρατικές πιστώσεις για μετασκευή των φρεγατών σε ακτοπλοϊκά σκάφη και για την ανέγερση ξενοδοχείων, λιμενικής υποδομής, κλπ.
- f.** Ναυτολογία με βάση τις διεθνείς συνθήκες (και όχι τις τοπικές) .
- g.** Η διοίκηση της εταιρείας θα αποτελείτο από οκτώ μέλη εκ των οποίων οι πέντε θα υποδεικνύονταν από τον εφοπλιστή.

Η επιτροπή που συστήθηκε από την Κυβέρνηση για τη μελέτη της πρότασης απέρριψε παμψηφεί τις προτάσεις γιατί:

- α. Οι όροι κρίθηκαν ιδιαίτερα επαχθείς.
- β. Τα σκάφη που διετίθεντο δεν κάλυπταν τις ανάγκες.
- γ. Ο τρόπος καθορισμού των ναύλων θα δημιουργούσε μεγάλη επιβάρυνση για τις μεταφορές επιβατών και φορτίων .

Αντίθετα η επιτροπή πίστευε ότι θα ήταν περισσότερο σωστό να μελετηθεί η χορήγηση τέτοιων όρων στους υπάρχοντες εφοπλιστές, οι οποίοι άλλωστε είχαν και την ανάλογη πείρα.

Το 1947 καταρτίζεται από το Δημόσιο νέο σχέδιο, με βασικό σημείο την πώληση στην Ένωση Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων (ΕΑΚΤΕ) των σκαφών που εξυπηρετούσαν την ακτοπλοία και ήταν υπό κρατικό έλεγχο χρησιμοποιούμενων, καθώς και την παροχή ορισμένων διευκολύνσεων για την οικονομική ενίσχυση της Ένωσης (παραχώρηση τριών φορτηγών, ατελή εισαγωγή καυσίμων και εφοδίων,

αναθεώρηση της σύνθεσης των πληρωμάτων, και τη μη ανάμειξη του δημοσίου στις μεταξύ των μελών σχέσεις).

Τα πλοία που πωλήθηκαν αποτέλεσαν τον πυρήνα του υπό ανασυγκρότηση επιβατηγού ακτοπλοϊκού στόλου. Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη προσπάθεια αποκατάστασης των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Το 1950 συμβαίνει ένα σημαντικό γεγονός, με την ναυπήγηση σε Ιταλικά ναυπηγεία τεσσάρων όμοιων πλοίων, έναντι των οφειλόμενων Ιταλικών επανορθώσεων. Πρόκειται για τα πλοία "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ" "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ", "ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ" (1700 Κ.Ο.Χ). Αυτά αποκτήθηκαν από τους ακτοπλόους εφοπλιστές(τρία από την Θηραϊκή Ατμοπλοΐα (Νομικός) και ένα από τον Π. Ποταμιάνο) , με ευνοϊκούς όρους και ευκολίες πληρωμής. Τα πλοία αυτά ήταν και τα μόνα νεότευκτα του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου. Λίγο μετά το τέλος του κρατικού μονοπωλίου και συγκεκριμένα το 1950 τις κύριες εσωτερικές γραμμές εξυπηρετούν 30 πλοία που κατανέμονται σε 17 πλοιοκτήτες.

Την δεκαετία που ακολούθησε 1950-1960 η προβληματικότητα παραμένει και εντοπίζεται στην ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του πλωτού υλικού (35 πλοία) και στην κατάτμηση των εφοπλιστικών επιχειρήσεων σε πολυάριθμες ανεξάρτητες μικρές επιχειρήσεις(18 επιχειρήσεις) των οποίων το επίπεδο οργάνωσης αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις επιβατικές ανάγκες. Για την ριζική αλλαγή της κατάστασης απαιτείται, όπως προβλέπει Κοινή Επιτροπή των Υπουργείων Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας το 1959:

- α. προσδιορισμός του απαραίτητου αριθμού των πλοίων και καθορισμός του κατάλληλου τύπου πλοίου (για την παρούσα φάση για την εξυπηρέτηση των κυρίων γραμμών απαιτούνται περίπου 25 πλοία κυρίως δύο κατηγοριών ως προς την χωρητικότητα).
- β. Δάνεια με κρατική φροντίδα που θα καλύπτουν μισό της αξίας του πλοίου, δεκαετούς διάρκειας και με επιτόκιο 5%.
- γ. Σταδιακή αύξηση του ναυτολογίου επιβατών .

- δ. Πενταετείς Συμβάσεις με το Κράτος για την εξυπηρέτηση των αγόνων γραμμών με πλοία της Β' κατηγορίας (ως προς την χωρητικότητα)
- ε. Κατοχύρωση της ακτοπλοϊκής επιχειρήσεως με τον καθορισμό ορίου κορεσμού σε κάθε γραμμή
- στ. Κατοχύρωση επιπέδων ασφάλειας και άνεσης ταξιδιού για το επιβατικό κοινό
- ζ. Συντονισμός θαλασσιών, χερσαίων και εναέριων μεταφορών
- η. Σύσταση οργάνου, ανωτέρου επιπέδου, για την παρακολούθηση των θεμάτων που αφορούν την ακτοπλοΐα.

Αυτές οι προτάσεις δεν βρήκαν σύντομα υλοποίηση και το κυριότερο δεν εισακούσθηκε η πρόταση για αντιστοίχιση των μεταφορικών αναγκών (ζήτηση) και των πλοίων (προσφορά) κατά γραμμή έτσι συνεχίστηκε η είσοδος και η έξοδος πλοίων χωρίς της ύπαρξη τεκμηριωμένου σχεδίου ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών κατά γεωγραφική ενότητα της χώρας. Το 1960 τις κύριες εσωτερικές γραμμές (και την γραμμή του ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ) εξυπηρετούν 30 πλοία που τα διαχειρίζονται 14 πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Το 1963, το Κράτος, μέσω του Ε.Ο.Τ., αποφάσισε να επαναλάβει το εγχείρημα της παραγγελίας σε Ιταλικά ναυπηγεία και άλλων τριών σκαφών (επιβατηγών-οχηματαγωγών (4.500 Κ.Ο.Χ), σημαντικό μέρος του κόστους των οποίων θα καλυπτόταν από το υπόλοιπο των Ιταλικών επανορθώσεων. Με αυτό τον τρόπο μπήκαν στα ελληνικές θάλασσες τα τρία νεότευκτα πλοία (ΑΔΩΝΙΣ, ΕΡΩΣ και ΑΦΡΟΔΙΤΗ)

Το 1964 έχουμε μια νέα δέσμη μέτρων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, τα οποία ήσαν:

- a. Αύξηση των δρομολογίων
- b. Διπλασιασμός του αριθμού των αγόνων γραμμών
- c. Διπλασιασμός των ταχυδρομικών γραμμών
- d. Δημοπράτηση όλων αυτών των γραμμών.

Αυτή την περίοδο και συγκεκριμένα τον Δεκέμβριο του 1966 στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας (και στη γραμμή ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ) δραστηριοποιούνται 41 πλοία που τα διαχειρίζονται 16 εταιρείες, η αύξηση του αριθμού των πλοίων οφείλεται σε αύξηση του αριθμού των πλοίων της γραμμής του Αργοσαρωνικού. Όμως το γεγονός που έμελλε να επιδράσει καταλυτικά στα ακτοπλοϊκά πράγματα για το υπόλοιπο μισό του 20ου αιώνα ήταν το ναυάγιο του «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ». Τις πρωινές ώρες της 8ης Δεκεμβρίου 1966 το πλοίο εκτελώντας το δρομολόγιο από Χανιά προς Πειραιά βυθίσθηκε με συνέπεια τον πνιγμό 250 ανθρώπων. Το ατύχημα αποδόθηκε σε κατασκευαστικές ατέλειες και σε κακή πρόσδεση οχήματος. Το βαρύ κλίμα θλίψης και αγανάκτησης που προκλήθηκε από το τραγικό συμβάν ήταν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε η ιδέα της αντιμετώπισης της ακτοπλοϊκής μεταφοράς με συλλογικό τρόπο. Όλες αυτές οι έντονες τοπικές διεργασίες γέννησαν το 1967 την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης και το Σεπτέμβριο του 1970 δρομολογήθηκε το πλοίο «Κύδων» το πρώτο πλοίο που ανήκε σε λαϊκή εταιρεία. Το παράδειγμα των Χανιωτών ακολούθησαν πολλά άλλα νησιά και πόλεις. Το 1972, το Ηράκλειο και η Μυτιλήνη και η Νάξος, το 1974, η Θάσος και μετά ένας μακρύς κατάλογος με την Σάμο, την Χίο, τα Δωδεκάνησα, τη Σύμη, τη Ζάκυνθος, το Ρέθυμνο, το Λασιθί ο οποίος συνεχώς εμπλουτίζεται. Οι απόπειρες ήταν πολλές, οι επιτυχείς ιστορίες λιγότερες. Ένα είναι βέβαιο ότι η εικόνα της ακτοπλοΐας άλλαξε με την είσοδο στην σκηνή των εταιρειών λαϊκής βάσης, οι οποίες συνέβαλαν σαφώς στην βελτίωση του επιπέδου των θαλάσσιων μεταφορών. Οι συνέπειες από το ναυάγιο ήταν καθοριστικές και θα πρέπει να συνδυαστούν και με δύο άλλους παράγοντες για να ολοκληρωθεί η εικόνα, αυτοί είναι: η στροφή στα ferries, ως τύπο πλοίου, ακολουθώντας την παγκόσμια τάση και η γήρανση του στόλου που αποτελεί «εθνικό» χαρακτηριστικό. Μέσα σε αυτό το κλίμα, με την ακτοπλοΐα και πάλι στο πολιτικό προσκήνιο, ελήφθησαν μέτρα η εφαρμογή των οποίων αποσκοπούσε στην «αριστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών». Στα τέλη της δεκαετίας του 60 παρατηρείται λοιπόν μια έντονη κινητοποίηση τόσο σε τοπικό επίπεδο (εταιρείες λαϊκής βάσης) όσο και σε

επίπεδο κεντρικής διοίκησης (λήψη μέτρων όπως το όριο ηλικίας υποχρεωτικής εξόδου (35 έτη), ο καθορισμός 3 τύπων ακτοπλοϊκών πλοίων, κίνητρα για ναυπήγηση πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία) Το μέτρο της υποχρεωτικής εξόδου με την 35ετία, το οποίο διατηρείται μέχρι σήμερα, αποσκοπούσε να δημιουργήσει αίσθημα ασφάλειας στο επιβατικό κοινό γιατί αυτό είχε «τραυματισθεί» λόγω του ατυχήματος και αφετέρου να οδηγήσει υποχρεωτικά «εκτός αγοράς» κάποια υπερήλικα πλοία. Η ευρεία και παρατεταμένη κοινωνική κινητοποίηση ανέδειξε και το θέμα του «πετπαιωμένου» θεσμικού πλαισίου (βασίζεται ακόμη στην προπολεμική νομοθεσία) και προκάλεσε εγρήγορση για την ανανέωση του. Το 1973 με την έκδοση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπου περιείχετο ειδικό κεφάλαιο για την Ακτοπλοία το θεσμικό κενό καλύφθηκε. Σε αυτό το νομοθέτημα περιέχονται ρυθμίσεις που αφορούν όλες τις πλευρές της ακτοπλοίας, από την σημαία και το προνόμιο των ελληνικών πλοίων (cabotage), τις κατηγορίες των πλοίων, τις δρομολογήσεις, τους όρους στελέχωσης των πλοίων, τον καθορισμό των ναύλων μέχρι τις υποχρεώσεις των πρακτόρων. Παρόλο όμως ότι το θεσμικό κενό καλύφθηκε, το μόνιμο πρόβλημα της ανισορροπίας ζήτησης-προσφοράς δεν έπαψε, αντίθετα επιδεινώθηκε λόγω των αθρόων «συνηγοριών» για δανειοδότηση που εξέδωσε η στρατιωτική Χούντα για προφανείς «πολιτικούς» λόγους. Ενδεικτικό αυτής του γεγονότος είναι ο διπλασιασμός του αριθμού των Επιβατηγών/Οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ) που εκτελούσαν δρομολόγια στις κύριες γραμμές εντός 5 ετών (μεταξύ 1970-1975) αυξάνοντας από 15 σε 30. Παράλληλα δε σε αυτή την περίοδο επικρατεί οριστικά και κατά κράτος και στις ελληνικές θάλασσες το φερμπουστ έναντι του κλασσικού επιβατηγού στην ίδια πενταετία όπου τα φέρυς διπλασιάζονται τα κλασσικά επιβατηγά μειώνονται από 26 σε 11. Μετά από μία περίοδο έντονης κινητικότητας και πρωτοβουλιών που επέφεραν σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων το Κράτος μη επιθυμώντας την εμφάνιση φαινομένων καταστροφικού ανταγωνισμού παρενέβη το 1976 με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος 684 το οποίο θεσμοθετούσε το κυριότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου την υποχρέωση έκδοσης Άδειας Σκοπιμότητας προ της δρομολογήσεως ενός

πλοίου. Με αυτόν τον τρόπο «εξασφαλίστηκαν» οι ήδη υπάρχοντες και «δυσκολεύτηκε» σημαντικά η είσοδος νέων. Η αντίληψη που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο μέτρο είναι η αντιμετώπιση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών όχι ως ενιαίο σύστημα αλλά κατά γραμμή και μάλιστα κατά πλοίο, βάση όλου του συστήματος είναι το πλοίο. Έντονη κριτική έχει γίνει για την χαμηλό επίπεδο τεκμηρίωσης που απαιτεί η αίτηση, για την σύνθεση της γνωμοδοτικής επιτροπής που εξετάζει τα αιτήματα από όπου απουσιάζουν οι χρήστες και βέβαια για την απόλυτη εξουσία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, όσον αφορά την χορήγηση ή όχι της Άδειας Σκοπιμότητας. Το ιστορικό cartel που διαμορφώθηκε από το σημαντικό εμπόδιο εισόδου απαρτίζετο κατά βάση από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές με επιβατηγά- οχηματαγωγά : Καβουνίδη, Ευθυμιάδη, Αδελφοί Αγαπητού, Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, Μινωικές Γραμμές, ANEK, Φραγκουδάκη, Σταθάκη, Νομικού, Ναυτιλιακή Έταιρεία Νάξου, Στρίντζη, Λάτση, Βεντούρη, Καρρά, Τόγια, Τυρογαλά, Μοίρα, Λαζόπουλου. Η πορεία των πραγμάτων έδειξε ότι η επιλογή του πλοίου ως του βασικού άξονα της ακτοπλοϊκής πολιτικής, δεν επιβεβαιώθηκε διότι δεν ταίριαζε στα χαρακτηριστικά του συστήματος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, ιδιαίτερα στην απαίτηση για ευελιξία που δημιουργεί η εποχικότητα που εμφανίζουν οι νησιωτικές γραμμές. Παράλληλα ενίσχυε την ατομικότητα και την μη-δημιουργία συλλογικών, πλέον ευέλικτων και περισσότερο ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων. Βέβαια πρέπει να παρατηρηθεί ότι στον εντός του cartel ανταγωνισμό που επακολούθησε, τα συλλογικά σχήματα (εταιρείες λαϊκής βάσης) επικράτησαν κυρίως διότι δημιούργησαν κλίμα εμπιστοσύνης και ασφάλειας στους χρήστες. Αντίθετα παραδοσιακές εταιρείες που χάθηκαν οφείλουν την εξαφάνισή τους είτε σε ναυτικά ατυχήματα («Ηράκλειον», «Ελεάνα») είτε σε αδυναμία προσαρμογής στις απαιτήσεις των καιρών. Την ίδια περίοδο (1975-1985) υπάρχουν και συλλογικές τοπικές προσπάθειες νησιών για την επίλυση του μεταφορικού προβλήματος οι οποίες σφραγίστηκαν από αποτυχία (Σάμος, Ικαρία, Νάξος, Κεφαλονιά, Ιθάκη κ.α.) λόγω ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Ο κυριότερος ενδογενής λόγος ήταν η κακή και χαμηλού επιπέδου

διαχείριση των εταιρειών και ο κυριότερος εξωγενής λόγος η κρίση της περιόδου 1981-1984. Σε συνάρτηση με την αποτυχία αυτών των επιχειρήσεων βρίσκεται και η πρώτη και μοναδική για τα μεταπολεμικά χρονικά επιλογή δημιουργίας κρατικής ακτοπλοϊκής εταιρείας. Το 1985 ιδρύθηκε η Ελληνική Ακτοπλοΐα Α.Ε. ως θυγατρική της Ε.Τ.Β.Α. και με σκοπό να εξυγιάνει και να διαχειρισθεί τα πλοία των «προβληματικών» εταιρειών λαϊκής βάσης. Δυστυχώς δεν ανταποκρίθηκε στην αποστολή της για λόγους παρόμοιους με αυτούς που οδήγησαν στην αποτυχία και τις εταιρείες που ανέλαβε να εξυγιάνει δηλαδή κακή διαχείριση, λανθασμένες επιχειρηματικές επιλογές, κακή εκμετάλλευση των πλοίων και μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να κηρύξει πτώχευση το 1991 και να αποτύχει η προσπάθεια λειτουργίας ενός μικτού σχήματος Κράτους- Τραπεζών- Ναυπηγείων-Τοπικών Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών. Ένα τέτοιο σχήμα με σωστή, έμπειρη και ανεξάρτητη διοίκηση θα μπορούσε να συμβάλει καθοριστικά στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών ιδιαίτερα των μικρών νησιών όπου εμφανίζουν αφενός μεν χαμηλά επίπεδα κίνησης αφετέρου δε η παροχή αξιόπιστης μεταφορικής υπηρεσίας αποτελεί όρο «επιβίωσης» ταυτόχρονα όμως δεν υπάρχει ενδιαφέρον ποιοτικής εξυπηρέτησης εκ μέρους μεμονωμένων ιδιωτών πλοιοκτητών. Στην δεκαετία του 80 παρατηρείται η περαιτέρω ενδυνάμωση των πετυχημένων εταιρειών λαϊκής βάσης ιδιαίτερα αυτών που εξυπηρετούν γραμμές με σταθερά και υψηλά επίπεδα κίνησης. Καθοριστική σημασία σε αυτή την θετική εξέλιξη έπαιξε η μεγάλη υποστήριξη από τους τοπικούς πληθυσμούς αλλά και ο μεγάλος αριθμός επενδύσεων που πραγματοποίησαν εκμεταλλεόμενες χρηματοδοτήσεις από τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα και τον Αναπτυξιακό Νόμο. Στην ίδια περίοδο εμφανίζονται ή εδραιώνονται και ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες (Αγούδημος, Στρίντζης) εκμεταλλεόμενες τις ίδιες πηγές χρηματοδότησης και καλύπτοντας κενά του ακτοπλοϊκού συστήματος. Στις αρχές της δεκαετίας του 90 εμφανίζεται επίσης αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα, η οποία οφείλεται κυρίως σε μεταφορά κερδών από την διεθνή γραμμή της Ελλάδας- Ιταλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επενδύσεις αυτής της περιόδου όπως και της προηγούμενης

αφορούσαν μετασκευές πλοίων και όχι νέες κατασκευές. Μετά από πολλά χρόνια, το 1992, έχουμε το πρώτο νεότευκτο πλοίο που μπήκε στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και αυτό ήταν το «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Α.Ν.Ε.Κ. Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, παράλληλα με κινήσεις ανανέωσης του στόλου είναι τα χαρακτηριστικά της τελευταίας πενταετίας του εικοστού αιώνα. Την ώθηση για αυτήν την ποιοτική κινητοποίηση έδωσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρέχοντας υποστήριξη και προωθώντας τέτοιες πρωτοβουλίες. Ενώ όλα συμβαίνουν είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να κοιταχτεί και ο «χάρτης» των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων περίπου 20 χρόνια μετά την θέσπιση της Άδειας Σκοπιμότητας και την δημιουργία του ιστορικού Cartel. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές της χώρας ήταν: Α. Αγαπητού, Κ. Αγαπητού, Γ. Αγουδήμου, Μουλόπουλου, Βεντούρη, Νομικού, Σταθάκη, Στρίντζη, Α.Ν.Ε.Κ., Μινωικές Γραμμές, Δ.Α.Ν.Ε., Ν.Ε.Λ., Λ.Α.Ν.Ε., Ρεθυμνιακή. Οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης ενίσχυσαν την θέση τους έναντι των ιδιωτικών πλοιοκτητών και εξυπηρετούσαν τις πλέον κερδοφόρες γραμμές, σε όρους κίνησης. Η θέση τους ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο, όταν άρχισαν να εξυπηρετούν και προορισμούς πέραν των τόπων προέλευσης τους. Έχοντας αυτό το υπόβαθρο στο τέλος του εικοστού αιώνα η ελληνική ακτοπλοΐα ακολουθώντας και την παγκόσμια τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων (χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Hellas Flying Dolphin, θυγατρική των Μινωικών και δημιουργημένη μετά από μια σειρά συγχωνεύσεων) αλλά και τις μεγάλες κεφαλαιουχικές απαιτήσεις της ανανέωσης στόλου παράλληλα με τα τις ραγδαία αυξανόμενες απαιτήσεις ποιότητας, άλλαξε πρόσωπο. Το σύγχρονο προφίλ του κλάδου είναι μικρός αριθμός εταιρειών που διαχειρίζονται μεγάλο αριθμό πλοίων και στοχεύουν στον πλήρη εκσυγχρονισμό των μεθόδων διοίκησης. Ακολουθούν κατά αυτόν τον τρόπο και την αλλαγή αντίληψης του Διοικητικού φορέα που το κέντρο άσκησης πολιτικής είναι η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών με την λειτουργία ενός συστήματος με βασικές παραμέτρους το νησί - το λιμάνι- το πλοίο-τις υπηρεσίες υποστήριξης σε αντίθεση με το «πλοιοκεντρικό» σύστημα του παρελθόντος.

Με την αναφορά στην σημερινή κατάσταση ολοκληρώσαμε την «παρακολούθηση» της «πολύπαθης» ελληνικής ακτοπλοΐας. Μπορούμε σήμερα να κοιτάμε με αισιοδοξία το μέλλον αυτού του κλάδου, ο οποίος πολλές φορές υποτιμήθηκε στο παρελθόν συγκρινόμενος με την «κραταιά» ποντοπόρο ναυτιλία. Όμως η διαφοροποίηση της ακτοπλοΐας, δηλαδή ο ρόλος της «γέφυρας» του εθνικού χώρου με τα νησιά, παράλληλα με την ορατή αλλαγή αντίληψης τόσο του Κράτους όσο και του Κλάδου, προδιαγράφουν μια σταθερά ανοδική «ρότα» για την Τρίτη χιλιετία.

1.2.: ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΕΝΙΚΑ

1.2.1.: Διακρίσεις της Επιβατηγού Ναυτιλίας

Η επιβατηγός ναυτιλία, η οποία αποτελεί μέρος του ευρύτερου κλάδου της ναυτιλίας, διακρίνεται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

1. Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εντός της επικράτειας: εκτελούνται πλόες από επιβατηγά πλοία., επιβατηγά- οχηματαγωγά και πλοία νέας τεχνολογίας/ ταχύπλοα (catamaran, flying dolphins, flying cat κλπ) και καλύπτουν τους βασικούς άξονες σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα.
2. Πορθμειακές συγκοινωνίες: εκτελούνται πλόες από ferry-boats τα οποία τα τελευταία χρόνια τείνουν να αντικατασταθούν από αμφίδρομα⁴.

⁴ Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι γραμμές Παλουκίων Σαλαμίνας- Πέραμα και Ρίου- Αντιρρίου

Θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο δίαυλο.

3. Διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες: εκτελούνται πλόες από επιβατηγά και επιβατηγά- οχηματαγωγά πλοία καθώς και πλοία νέων τεχνολογιών/ ταχύπλοα και συνδέουν τα λιμάνια της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο μεταφέροντας, επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα⁵.

1.2.2.: Γενικά Χαρακτηριστικά του κλάδου της ακτοπλοΐας – διακρίσεις των επιχειρήσεων του κλάδου.

Ο ακτοπλοϊκός στόλος αποτελεί ένα σχετικά μικρό μέρος του συνολικού ελληνόκτητου στόλου, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα μας και την οικονομία μας. Ο αριθμός των εν λόγω πλοίων έφθανε τα 393 πλοία (ICAP 2000), συνολικής χωρητικότητας 587,479 κόρων (ICAP 2000), ενώ σήμερα υπολογίζεται στα 127 πλοία μεγάλης ακτοπλοΐας (ferries).

Η σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας γίνεται ευδιάκριτη και από το γεγονός ότι, στη χώρα μας υπάρχουν 750 λιμάνια, 3000 και 3500 μικρά και μεγάλα νησιά και περίπου 15000 χλμ ακτών. Εξασφαλίζοντας την παραπάνω επικοινωνία, ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος συμβάλλει παράλληλα στην άμυνα της χώρας, καθώς τα νησιά του Αιγαίου αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των ελληνικών συνόρων με την Τουρκία.

Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει σημειώσει αλματώδη πρόοδο, κατά τα τελευταία χρόνια, μέσω της συνεχούς βελτίωσης και αναβάθμισης των παλαιών πλοίων με νεότερα και εκσυγχρονισμένα πλοία. Επιπλέον έχει επέλθει βελτίωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και στην ταχύτητα, στη

⁵ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η γραμμή Ελλάδας- Ιταλίας , την οποία δραστηριοποιούνται τόσο συμβατικά όσο και ταχύπλοα πλοία (π.χ. Super fast ferries)

συχνότητα και στην ακρίβεια των δρομολογίων. Εκτός από τις αναφερόμενες αλλαγές που συντελούνται σε επίπεδο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του ελληνικού στόλου, αξιοσημείωτες και έντονες είναι οι εξελίξεις σε επίπεδο συγχωνεύσεων και εξαγορών (πάντα αναφερόμενοι στο συγκεκριμένο κομμάτι στις μεγάλες ακτοπλοϊκές και όχι στις μικρές εταιρείες), που σκοπό έχουν αφενός μεν την δημιουργία ισχυρότερων εταιρειών ώστε να μπορέσουν να είναι βιώσιμες σε ένα περιβάλλον που άρχισε να είναι ανταγωνιστικό, αφετέρου δε την αύξηση του μεριδίου τους στις θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές.

Η διάρθρωση του κλάδου έχει μεταβληθεί τα τελευταία χρόνια, με κύριο χαρακτηριστικό τη συρρίκνωση του αριθμού των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις κυριότερες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Από πλευράς πλοιοκτησίας, οι εταιρείες ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται σε δύο κύριες κατηγορίες:

1. Ολιγομετοχικές: στις οποίες οι πλειοψηφία των μετοχών ανήκει σε εφοπλιστικές οικογένειες και στις οποίες ανήκουν και οι εταιρείες των οποίων τα πλοία εκτελούν ενδονησιωτικές πλόες και οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της έρευνας αυτής.
2. Ακτοπλοϊκές εταιρείες πολυμετοχικής βάσης: στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετοχών προέρχονται από συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή.

1.2.2.1.: Η ιδιαίτερη περίπτωση των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών

Τα μικρά νησιά αποτελούν στρατηγικής σημασίας περιοχές για την γεωπολιτική της χώρας μας. Τα περισσότερα από αυτά αποτελούν τα εθνικά μας σύνορα με άλλες χώρες και είναι αυτά που πρέπει να ενισχυθούν ώστε να υπάρχει οικονομική ανάπτυξη πάνω σε αυτά με σκοπό να δικαιούνται όλες τις θαλάσσιες ζώνες, σύμφωνα με τη συνθήκη της Τζαμάικα του 1982. Απαραίτητη προϋπόθεση για την

ύπαρξη οικονομικής ζωής αποτελεί η σύνδεση τους όχι μόνο με την ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και με άλλα γειτονικά, και περισσότερο ανεπτυγμένα από αυτά, νησιά.

Από την άλλη πλευρά λόγω του ότι τα συγκοινωνιακά θαλάσσια δίκτυα δεν είναι επαρκή, δεν είναι βιώσιμη η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών σε αυτά, ενώ ταυτόχρονα η ποιότητα των υπηρεσιών είναι αρκετά χαμηλή. Παράλληλα, βέβαια με τις νέες συνθήκες λειτουργίας και τις απαιτήσεις της αγοράς και της σύγχρονης εποχής στην οποία καλούνται να υπάρξουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, η λειτουργία τους κρίνεται ζημιογόνα με αποτέλεσμα την μη εκδήλωση ενδιαφέροντος για ενδονησιωτικές μεταφορές.

Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι η αναγκαιότητα για λύση του προβλήματος και η εύρεση μιας χρυσής τομής που θα ικανοποιεί τόσο τις σύγχρονες απαιτήσεις των χρηστών των μεταφορικών μέσων όσο και τις ανάγκες των εταιρειών κάνοντας αυτές τις γραμμές ελκυστικότερες. Τη λύση αυτή καλούνται να δώσουν οι αρχές όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο:

- Παρακινώντας εταιρείες να δραστηριοποιηθούν σε τέτοιου είδους γραμμές
- Βάζοντας ποιοτικά όρια εισόδου στην αγορά ώστε οι παρεχόμενες υπηρεσίες να καλύπτουν τις ελάχιστες ποιοτικές ανάγκες του εκάστοτε επιβατικού κοινού.

Η «σωτηρία», συνεπώς των γραμμών και κατ επέκταση των νησιών αυτών, έγκειται στη πολιτική τόσο της Ε.Ε. και της εκάστοτε Κυβέρνησης όσο και στην σωστή εφαρμογή των κανόνων, που αυτοί θέτουν, από τις αρχές. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια στην αναφορά περί προβλημάτων του κλάδου εφαρμογής του νέου καθεστώτος ο ρόλος των αρχών είναι τόσο καθοριστικός, ακόμα και σε μια «ας πούμε» απελευθερωμένη αγορά, που δυστυχώς η Ελλάδα δεν μπορεί να καρπωθεί τα πλεονεκτήματα που ο υγιής ανταγωνισμός μπορεί να φέρει σε μια αγορά.

Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας που περιλαμβάνει μόνο ενδονησιωτικές γραμμές ή άγονες γραμμές ή συνδέσεις με την ηπειρωτική Ελλάδα (πορθμεία) είναι

ένας κλάδος που πάσχει και χρήζει της προσοχής όλων των αρμοδίων αρχών αλλά και των πολιτών. Για τους περισσότερους από εμάς οι μεταφορές αυτές φαντάζουν ένα ασήμαντο κομμάτι και για τις αρχές ένα σημαντικό κομμάτι που πρέπει να βοηθηθεί αλλά που κανείς δεν κάνει τίποτα για να το βοηθήσει. Η αλήθεια είναι πως σε αυτές τις μικρές εταιρείες στηρίζεται ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής οικονομίας και σχεδόν το 100% της ζωής πάνω στα ελληνικά νησιά.

Συγκριτικά με όλα όσα ειπώθηκαν για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και θα ειπωθούν και στη συνέχεια, η ναυτιλία των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να έχουμε κατά νου όταν αναφερόμαστε σε αυτές:

- ❧ Εδρεύουν και δραστηριοποιούνται σε μικρές και κλειστές κοινωνίες
- ❧ Παρουσιάζουν μεγάλη εποχικότητα ή η κίνηση τους εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τον πληθυσμό των νησιών τα οποία συνδέουν και συνεπώς έχουν σχεδόν σταθερό επιβατικό κοινό (Παλούκια Σαλαμίνας – Πειραιάς, Χάλκη – Ρόδος κλπ)
- ❧ Απευθύνονται σε μικρή γεωγραφική αγορά για εύρεση πληρωμάτων
- ❧ Ταυτόχρονα οι λιμενικές υποδομές είναι τέτοιες που δεν μπορούν να λειτουργήσουν ενδονησιακές μεταφορές. Εδώ δεν απευθυνόμαστε μόνο στους χώρους μεθόρμισης και απόπλου του πλοίου αλλά και στις παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες (κυρίως για πλοία μεγάλης ακτοπλοΐας), όπως εγκαταστάσεις τροφοδοσίας, πετρέλευσης, εναπόθεσης slops κλπ.
- ❧ Είναι οικογενειακές εταιρείες
- ❧ Διανύουν μικρές σχετικά αποστάσεις
- ❧ Η γνώση των υπευθύνων τους για την αγορά είναι μικρή, αλλά
- ❧ Έχουν μεγάλη εμπειρία στη συγκεκριμένη γραμμή και αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνται (γι' αυτό και ακόμα και μετά την απελευθέρωση λίγες είναι αυτές οι οποίες είχαν να αντιμετωπίσουν νεοεισερχόμενους)
- ❧ Η νοοτροπία αρκετών και ο τρόπος λειτουργίας τους δεν έχει αλλάξει ώστε να συμβαδίζουν με τα νέα δεδομένα με αποτέλεσμα τη στασιμότητα

ανάπτυξης των γραμμών αλλά και την απαράδεκτη αντιμετώπιση των νεοεισερχόμενων με πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού. Οι περισσότεροι έχουν την αίσθηση πως η κάθε γραμμή είναι κάτι που όχι απλά τους ανήκει αλλά που κανείς άλλος δεν έχει δικαίωμα να μπει σε αυτή.

- 🌀 Αντιμετωπίζονται με αδιαφορία από τις αρχές και αρκετές φορές με ιδιαίτερη καχυποψία και απόρριψη σε σχέση με τις μεγαλύτερες. Υπάρχουν περιπτώσεις που ενώ οι καινοτομίες άρχισαν από μικρές ναυτιλιακές πριν τις εφαρμόσουν οι μεγαλύτερες, οι διαδικασίες εφαρμογής τους παρακωλύθηκαν από τις αρχές ενώ μετά σχετικά μικρών χρονικών διαστημάτων προωθήθηκαν για λογαριασμό μεγαλύτερων εταιρειών.
- 🌀 Τα κέντρα λήψης απόφασης τις έχουν ουσιαστικά «ξεγραμμένες» ενώ χαρακτηριστική είναι η φράση που ειπώθηκε σε κάποια συνέντευξη: *«δεν υπάρχει καμία ουσιαστική επικοινωνία»*.

1.2.3: Λιμενική Εξυπηρέτηση – Ένας πολύ βασικός παράγοντας στην εύρυθμη λειτουργία του ανταγωνισμού.

Η έναρξη του δρομολογίου προϋποθέτει την εξασφάλιση συγκεκριμένου χρόνου αναχώρησης - άφιξης και θέσης στα λιμάνια απόπλου και κατάπλου, δηλαδή, συνδυασμό θέσης και χρόνου κατάληψης τους από το πλοίο “slot”. Η κατανομή των “slot” ρυθμίζεται από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων αναχώρησης ή άφιξης.

Εκτός όμως από το συγκεκριμένο χρόνο αναχώρησης – άφιξης σημαντικότερη όλων είναι η συγκεκριμένη θέση στην οποία θα πρέπει να προσδέσει ένα πλοίο για την ολοκλήρωση κάποιου δρομολογίου. Δεν είναι λίγες οι φορές που έχουν παρατηρηθεί καθυστερήσεις στα λιμάνια λόγω μη εύρεσης θέσης πρυμνοδέτησης

των πλοίων. Ενώ παράλληλα αποκλείονται κάποια πλοία λόγω μη κατάλληλων υποδομών των λιμένων να τα ελλιμενίσουν. Όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια δεν υπάρχουν υπηρεσίες υποδομών στα λιμάνια των ελληνικών νησιών με αποτέλεσμα να υποβαθμίζονται γραμμές και συνεπώς να μαραζώνουν οικονομικά και πληθυσμιακά τα νησιά που εξυπηρετούνται από τις τελευταίες.

Σημαντικό σε αυτό το σημείο είναι να αναφερθεί ότι όσο και αν φαίνεται παράξενο οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες είναι αυτές που έχουν το σοβαρότερο πρόβλημα όσον αφορά τις θέσεις πρόσδεσης, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η επιβατική κίνηση και συνεπώς και η συχνότητα των δρομολογίων αυξάνονται. Λόγω του ότι, δυστυχώς, η μέριμνα των αρχών επικεντρώνεται κυρίως στην εξυπηρέτηση των μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών το εν διαφέρον για τις μικρές εταιρείες είναι ανύπαρκτο.

Όπως είναι γνωστό τα λιμάνια των νησιών μας είναι συγκεκριμένης και μικρής χωρητικότητας ενώ αντίθετα τα πλοία που επισκέπτονται αυτά τα λιμάνια είναι δυσανάλογα μεγάλα. Το αποτέλεσμα είναι να μην υπάρχει αρκετός χώρος για πρόσδεση και δεύτερου σκάφους ακόμα και πολύ μικρότερου σε σχέση με το ήδη προσδεδεμένο ακτοπλοϊκό πλοίο. Για λόγους ασφαλείας, όπως είναι γνωστό, πρέπει να υπάρχει κάποιος ελάχιστος χώρος μεταξύ των σκαφών που βρίσκονται πρυμνοδετημένα, όμως για αυτό δεν έχει μεριμνήσει κανείς και το αποτέλεσμα είναι η ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Στο θέμα αυτό θα γίνει σχετική μνεία στην ανάλυση των ερωτηματολογίων και θα δούμε πως ακριβώς αντιμετωπίζουν το συγκεκριμένο θέμα οι δρώντες στην αγορά.

1.2.4.: Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Άρση των περιορισμών του καμποτάζ (Cabotage).

Με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κρατικού παρεμβατισμού στον κλάδο της ακτοπλοΐας και την εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού, η Ε.Ε. έχει θεσπίσει σειρά κανονισμών που ρυθμίζουν τα σχετικά θέματα εντός των κρατών-μελών της. Ο σπουδαιότερος από αυτούς εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών, δηλαδή καταργεί το cabotage που ίσχυε μέχρι 30/10/2002, στην Ελλάδα. Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα προξενούσε η άμεση εφαρμογή των κανόνων αυτών σε μεγάλο αριθμό ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, που δεν ήταν δηλαδή σε θέση να αντιμετωπίσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό, αρχικά καθυστέρησε την εφαρμογή του μέτρου για την Ελλάδα, μέχρι 01/01/2004. Πρέπει να τονιστεί ότι, οι πιθανές εξελίξεις από την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας υπολογιζόταν ότι θα έπλητταν περισσότερο τις εταιρείες εκείνες, που δραστηριοποιούνται στις δρομολογιακές γραμμές αυξημένης κίνησης, καθώς σε αυτές θα έστρεφαν το ενδιαφέρον τους οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες. Βέβαια, η πράξη των δύο ετών ήρθε να μας αποδείξει ότι τα πράγματα δεν έγιναν έτσι όπως όλοι υπολόγιζαν. Το αποτέλεσμα, δηλαδή, ήταν να πληγούν οι μικρές ακτοπλοϊκές γραμμές και να δημιουργούν τέτοιες συνθήκες καταστροφικού ανταγωνισμού που αν όχι δεν εκμηδενίζουν και θέτουν εκτός λειτουργίας τις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες, το σίγουρο είναι πως υποβαθμίζουν τις γραμμές αυτές και αντί να τις αναβαθμίζουν σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα τις «γυρίζουν» ακόμα πιο πίσω στην εποχή του 1950 ή ακόμα χειρότερα του 1930. Αν κάποιος αναρωτηθεί για το πώς μπορεί να γίνει αυτό η απάντηση είναι πολύ απλή και μάλιστα πασιφανέστατη: Με το νέο αυτό καθεστώς μπορεί ο οποιοσδήποτε να δρομολογήσει απλούστατα ένα σκάφος σε κάποια γραμμή ακόμα και αν αυτό δεν πληρεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις εκσυγχρονισμού, δηλαδή ουσιαστικά δεν είναι συμμορφωμένο

σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (Euro S.O.L.A.S.), μια και σήμερα συμπληρώνεται απλώς μια αίτηση δεν τίθεται θέμα έγκρισης ή απόρριψης. Όσο σκληρό και αν ακούγεται αυτό δυστυχώς αυτή είναι η πραγματικότητα, την οποία οι αρχές αρνούνται όχι απλά να αποτρέψουν αλλά έστω και να «δουν». Επιστρέφοντας, στην ημερομηνία εφαρμογής του νέου θεσμικού πλαισίου, μια και όλα τα προηγούμενα θα φανούν και θα αποδειχθούν από τα αποτελέσματα της έρευνας, σημειώνεται ότι τελικά η άρση των περιορισμών του cabotage ξεκίνησε να ισχύει στις 01/11/2002.

1.2.5.: Ζήτηση Υπηρεσιών Επιβατηγού Ναυτιλίας.

1.2.5.1.: Προέλευση ζήτησης

Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και οχημάτων προέρχεται:

Από τις ανάγκες σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, με το μεγάλο μήκος ακτών (15.000 χλμ) και το σημαντικό νησιωτικό σύμπλεγμα, το οποίο περιλαμβάνει 3.000 – 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, ευνοεί την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Η ακτοπλοΐα καλύπτει τη βασική ανάγκη μεταφοράς των επιβατών από και προς τη νησιωτική Ελλάδα, ενώ με τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμβάλλει στην εμπορική ένωση και ανάπτυξη των νησιών.

Από τις ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, καθώς και από την ανάγκη μεταφοράς εμπορευμάτων από τη χώρα μας σε άλλες και αντίστροφα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κίνηση τόσο αλλοδαπών όσο και ημεδαπών τουριστών αυξήθηκε αλματωδώς τα τελευταία χρόνια, αν και για το φετινό και περσινό

καλοκαίρι παρατηρήθηκε μια αρκετά σημαντική πτώση προς όλα τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου.

1.2.5.2.: Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι οι εξής:

1. **Τουρισμός:** Πρόκειται για το σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την εξέλιξη του κλάδου. Όπως είναι ευνόητο, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου, η οποία εμφανίζει υψηλό βαθμό εποχικότητας.

Στη συνέχεια παρατίθενται στοιχεία σχετικά με την τουριστική κίνηση των τελευταίων ετών. Σύμφωνα με τον Ε.Ο.Τ.

⁶Στον πίνακα 1.1. παρουσιάζονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς στους κυριότερους σταθμούς εισόδου κατά το χρονικό διάστημα 1997-1999.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα, το μεγαλύτερο μέρος των αλλοδαπών τουριστών φθάνει στη χώρα μας αεροπορικώς. Οι αεροπορικές αφίξεις κατά το 1999 συμμετείχαν με ποσοστό 79% στο σύνολο των αφίξεων, ενώ οι αφίξεις οδικώς, δεύτερες κατά σειρά κατέβαλαν αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής 10,84%. Στη τρίτη θέση βρίσκονται οι αφίξεις μέσω θαλάσσης, οι οποίες κατέβαλαν μερίδιο 6,32%. Τα λιμάνια που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη κίνηση αλλοδαπών τουριστών είναι αυτά της Πάτρας (36,31% των συνολικών αφίξεων από τη θάλασσα) και της Ηγουμενίτσας (ποσοστό συμμετοχής 22,38%).

⁶ ICAP 2000

Πίνακας: 1.1.: Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς και κυριότερους σταθμούς εισόδου (1998-2002).

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ	ΕΤΟΣ					ΜΕΤΑΒΟΛΗ			
	1998	1999	2000	2001	2002	99/98	00/99	01/00	02/01
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ									
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	80	0	2	-	107	-100,00%	-	-	-
ΑΡΑΞΟΥ	22.840	31.111	41.480	37.000	38.478	36,21%	33,33%	-10,80%	3,99%
ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	570	0	0	11.706	15.533	-100,00%	-	-	32,69%
ΑΘΗΝΩΝ	2.107.635	2.469.032	2.802.397	2.977.658	3.075.219	17,15%	13,50%	6,25%	3,28%
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	325.009	388.050	437.761	470.589	467.410	19,40%	12,81%	7,50%	-0,68%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	1.829.587	2.077.021	2.068.485	2.064.314	1.988.953	13,52%	-0,41%	-0,20%	-3,65%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	558.005	635.522	563.572	552.836	554.334	13,89%	-11,32%	-1,90%	0,27%
ΘΗΡΑΣ	144.882	178.065	184.871	186.684	132.360	22,90%	3,82%	0,98%	-29,10%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	10	409	165	54	11	3990,00%	-59,66%	-67,27%	-79,63%
ΚΑΒΑΛΑΣ	76.673	53.440	17.718	73.995	34.866	-30,30%	-66,85%	317,63%	-52,88%
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	37.849	40.411	38.128	45.942	41.037	6,77%	-5,65%	20,49%	-10,68%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	796.489	898.352	971.927	974.975	940.968	12,79%	8,19%	0,31%	-3,49%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	88.814	120.411	137.468	157.768	143.936	35,58%	14,17%	14,77%	-8,77%
ΚΩ	585.907	653.572	682.650	711.990	603.856	11,55%	4,45%	4,30%	-15,19%
ΜΕΣΣΗΝΗΣ	37.508	40.729	39.900	41.003	42.094	8,59%	-2,04%	2,76%	2,66%
ΜΥΚΟΝΟΥ	82.249	81.437	101.751	100.221	90.307	-0,99%	24,94%	-1,50%	-9,89%
ΜΥΡΙΝΗΣ (ΔΗΜΝΟΥ)	8.757	7.377	652	6.958	1.240	-15,76%	-91,16%	967,18%	-82,18%
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	41.195	73.285	79.797	80.519	79.459	77,90%	8,89%	0,90%	-1,32%
ΠΕΡΕΒΕΖΑΣ	127.054	113.988	146.453	137.842	144.466	-10,28%	28,48%	-5,88%	4,81%
ΡΟΔΟΥ	1.128.945	1.364.667	1.368.015	1.354.900	1.242.375	20,88%	0,25%	-0,96%	-8,31%
ΣΑΜΟΥ	147.489	159.487	147.191	149.088	123.635	8,13%	-7,71%	1,29%	-17,07%
ΣΚΙΑΘΟΥ	111.943	120.054	129.051	151.964	123.427	7,25%	7,49%	17,75%	-18,78%
ΧΑΝΙΩΝ	357.044	418.199	455.112	505.758	515.853	17,13%	8,83%	11,13%	2,00%
ΧΙΟΥ	13.148	22.622	30.455	25.145	14.047	72,06%	34,63%	-17,44%	-44,14%
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	16.159	14.595	9.088	22.150	23.940	-9,68%	-37,73%	143,73%	8,08%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	8.645.841	9.961.836	10.454.089	10.841.059	10.437.911	15,22%	4,94%	3,70%	-3,72%
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ									
ΔΙΚΑΙΩΝ	899	10	20	4.474	7.257	-98,89%	100,00%	#####	62,20%
ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ	25.490	5.623	18.343	17.098	19.465	-77,94%	226,21%	-6,79%	13,84%
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	690	32.378	43.924	59.180	54.040	4592,46%	35,66%	34,73%	-8,69%

ΠΥΘΙΟΥ	4.627	797.1.682	5.318	8.492	-82,78%	111,04%	216,17%	59,68%	
ΣΥΝΟΛΟ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ	31.706	38.808	63.969	86.070	89.254	22,40%	64,83%	34,55%	3,70%
ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ									
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	0	0	1	11	0-	-	-	-	-
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	119.407	178.358	152.041	120.304	140.689	49,37%	-14,76%	-20,87%	16,94%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	10.636	7.451	5.645	5.928	10.868	-29,95%	-24,24%	5,01%	83,33%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	23.513	23.078	28.703	30.489	30.658	-1,85%	24,37%	6,22%	0,55%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	104.634	45.133	43.626	44.661	48.870	-56,87%	-3,34%	2,37%	9,42%
ΠΑΤΡΩΝ	209.903	289.390	281.742	266.748	274.792	37,87%	-2,64%	-5,32%	3,02%
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	27.326	55.643	35.606	32.464	21.558	103,63%	-36,01%	-8,82%	-33,59%
ΡΟΔΟΥ	48.295	38.694	64.408	38.328	25.672	-19,88%	66,45%	-40,49%	-33,02%
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	290.802	159.359	224.238	269.232	243.910	-45,20%	40,71%	20,07%	-9,41%
ΣΥΝΟΛΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	834.516	797.106	836.010	808.165	797.017	-4,48%	4,88%	-3,33%	-1,38%
ΟΛΙΚΩΣ									
ΔΟΙΡΑΝΗΣ	18.841	16.298	40.346	63.826	90.334	-13,50%	147,55%	58,20%	41,53%
ΕΥΖΩΝΩΝ	339.664	185.894	411.168	479.978	545.664	-45,27%	121,18%	16,74%	13,69%
ΚΑΚΚΑΒΙΑΣ	386.658	424.448	407.472	563.536	719.897	9,77%	-4,00%	38,30%	27,75%
ΚΑΣΤΑΝΕΩΝ	7.088	4.596	633	10.679	19.153	-35,16%	-86,23%	1587,05%	79,35%
ΚΗΠΩΝ	98.022	142.576	148.351	182.692	236.254	45,45%	4,05%	23,15%	29,32%
ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗΣ	144.692	184.133	237.205	313.350	439.265	27,26%	28,82%	32,10%	40,18%
ΝΙΚΗΣ	55.410	70.022	113.473	103.027	130.399	26,37%	62,05%	-9,21%	26,57%
ΟΡΜΕΝΙΟΥ	21.532	2.002	1.920	61.598	81.594	-90,70%	-4,10%	3108,23%	32,46%
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	332.076	336.369	380.909	543.351	593.258	1,29%	13,24%	42,65%	9,19%
ΣΥΝΟΛΟ ΟΛΙΚΩΣ	1.403.983	1.366.338	1.741.477	2.322.037	2.855.818	-2,68%	27,46%	33,34%	22,99%
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	10.916.046	12.164.088	13.095.545	14.057.331	14.180.000	11,43%	7,66%	7,34%	0,87%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	447.776	441.840	471.908	621.357	738.178	-1,33%	6,81%	31,67%	18,80%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	11.363.822	12.605.928	13.567.453	14.678.688	14.918.177	10,93%	7,63%	8,19%	1,63%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. / Ε.Ο.Τ.

2. **Κόστος Ναύλων:** Το κόστος των ναύλων, στην ακτοπλοΐα εντός Ελλάδος, δεν διαφοροποιούνταν σημαντικά από εταιρεία σε εταιρεία, λόγω του ελέγχου των ναύλων από τι κράτος. Σήμερα μετά την απελευθέρωση της ναυτιλιακής εσωτερικής αγοράς η τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας καθορίζεται ελεύθερα από την ίδια και έτσι οι τιμές των εισιτηρίων πρέπει να είναι ανταγωνιστικές και ανάλογες της ποιότητας και των υπηρεσιών

που προσφέρει. Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να συνυπολογιστεί ότι πριν απελευθέρωση η τότε επικείμενη άρση των περιορισμών του cabotage ηχούσε σαν κάτι το οποίο θα αλλάξει την δομή της αγοράς. Βέβαια αυτό διαπιστώνεται ότι δεν ήταν ένας άτοπος ισχυρισμός αρκεί να συγκρίνει κανείς την ακτοπλοϊκή αγορά σήμερα και δύο χρόνια πριν. Η εικόνα ήταν ότι λόγω του έντονου ανταγωνισμού που θα αναπτυσσόταν, αναμενόταν η μείωση των τιμών, καθιστώντας την ακτοπλοΐα περισσότερο ανταγωνιστική έναντι της αεροπλοΐας.

3. **Ποιότητα** προσφερόμενων υπηρεσιών: η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, σε συνδυασμό με τη διάρκεια του ταξιδιού και την τιμή του ναύλου επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου και δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού ανάμεσα στις εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας που δραστηριοποιούνται σε μια συγκεκριμένη γραμμή, όσο αφορά στην προσέλκυση του κοινού. Στις περιπτώσεις μάλιστα, που η αεροπλοΐα αποτελεί ανταγωνιστικό τρόπο μεταφοράς, η σχέση διάρκειας – ποιότητας – τιμής αποκτά ιδιαίτερη σημασία.
4. **Δημογραφική και Οικονομική Ανάπτυξη των Ελληνικών Νησιών:** Η ανάπτυξη των νησιών τόσο δημογραφικά όσο και οικονομικά αποτελεί ένα εχέγγυο και για την αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Η αύξηση του πληθυσμού οδηγεί σε διεύρυνση του εν δυνάμει επιβατικού κοινού, ώστε σε οικονομικό επίπεδο, μια ανάπτυξη θα οδηγούσε αφενός σε αύξηση των τουριστών, αφού θα δημιουργούνταν οι κατάλληλες συνθήκες υποδοχής αυτών και αφετέρου στην αύξηση της εμπορικής διακίνησης.

Στη συνέχεια παρατίθενται πληροφοριακά στοιχεία για τους ποιο αντιπροσωπευτικούς νομούς της Ελλάδας, με κριτήριο την υψηλή συγκέντρωση υπηρεσιών επιβατηγού ναυτιλίας. Πρόκειται για τους τέσσερις (4) νομούς της Κρήτης (Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Χανίων,

Λασιθίου), τους τέσσερις (4) νομούς του Ιονίου (Ζακύνθου, Κερκύρας, Κεφαλλονιάς, Λευκάδας), το νομό Δωδεκανήσου και το νομό Κυκλάδων.

◆ **Νομός Ηρακλείου:** Ο νομός Ηρακλείου συγκεντρώνει ποσοστό 2,7% του πληθυσμού της χώρας, συμμετέχει με ποσοστό 2,6% επί του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος της χώρας ενώ παρουσιάζει κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. 10.476,89€ το 1999 (ICAP 2000). Το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο ανέρχεται σε 3.815,12€, ενώ το ίδιο έτος καταγράφηκαν 5,9 εκατ. Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών στο συγκεκριμένο νομό.

◆ **Νομός Λασιθίου:** Ο νομός Λασιθίου συγκεντρώνει το 0,7% του πληθυσμού της χώρας, παράγει το 0,9% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, ενώ το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανέρχεται σε 13.411,60€ το 1999 (ICAP 2000), το οποίο είναι κατά 25% υψηλότερο του μέσου όρου της Ελλάδος. Το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο διαμορφώθηκε σε 3.316,22€ το ίδιο έτος. Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών ανήλθε σε 2 εκατ. Περίπου το 1999.

◆ **Νομός Ρεθύμνου:** Ο νομός Ρεθύμνου συγκεντρώνει ποσοστό 0,7% του πληθυσμού της χώρας, παράγει το 0,7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, παρουσιάζει Α.Ε.Π. κατά κεφαλήν 10.858,40€ και δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο 3.815,12€ το 1999 (ICAP 2000). Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών διαμορφώθηκε σε 2,2 εκατ. το ίδιο έτος.

◆ **Νομός Χανίων:** Ο νομός Χανίων συγκεντρώνει ποσοστό 1,3% του πληθυσμού, παράγει το 1,3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας, ενώ το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανέρχεται σε 10.858,40€ και το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο 3.815,12€ το 1999 (ICAP 2000). Το ίδιο έτος καταγράφηκαν 2 εκατ. διανυκτερεύσεις αλλοδαπών περίπου.

◆ **Νομός Ζακύνθου:** Ο νομός Ζακύνθου συγκεντρώνει ποσοστό 0,3% του πληθυσμού της χώρας, παράγει το 0,3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, και έχει κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. 11.445,35€ το 1999 (ICAP 2000).

Το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο είναι της τάξεως του 3.521,65€ και οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών ανήλθαν σε 1,7 εκατ. το ίδιο έτος.

◆ **Νομός Κέρκυρας:** ο νομός Κέρκυρας συγκεντρώνει ποσοστό 1,1% του πληθυσμού της χώρας, παράγει το 1,1% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, ενώ το κατά κεφαλήν εισόδημα ανέρχεται σε 10.564,93€ το 1999 (ICAP 2000). Το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο διαμορφώθηκε σε 3.521,65€ και οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών ανήλθαν σε 3,2 εκατ. το 1999.

◆ **Νομός Κεφαλονιάς:** Ο νομός Κεφαλονιάς συγκεντρώνει το 0,3% του πληθυσμού της χώρας, η παραγωγή του καλύπτει το 0,3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, ενώ το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. είναι της τάξεως των 10.564,93€. Το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο υπολογίζεται στα 3.991,20€ και οι διανυκτερεύσεις σε 355 χιλιάδες το 1999 (ICAP 2000).

◆ **Νομός Λευκάδας:** Ο νομός Λευκάδας καλύπτει το 0,2% του πληθυσμού της χώρας και το 0,2% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος το 1999. Το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανέρχεται σε 9.684,52€ και το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο σε 3.580,34€. Οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών υπολογίζονται σε 108 χιλιάδες το ίδιο έτος (ICAP 2000).

◆ **Νομός Δωδεκανήσου:** Ο νομός Δωδεκανήσου συγκεντρώνει το 1,6% του πληθυσμού της χώρας και η παραγωγή του αντιπροσωπεύει το 2,2% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος το 1999. Το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. ανέρχεται σε 14.174,62€ και το δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο σε 3.815,12€. Ο αριθμός των αλλοδαπών που διανυκτέρευσαν στο συγκεκριμένο νομό ανήλθε σε 15,2 εκ. (ICAP 2000).

◆ **Νομός Κυκλάδων:** Ο νομός Κυκλάδων συγκεντρώνει ποσοστό 0,9% του πληθυσμού της χώρας και το 1% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος το 1999. Παρουσιάζει κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. 11.738,82€ και δηλωθέν εισόδημα ανά κάτοικο 4.607,49€ . Το 1999 διανυκτέρευσαν στο νομό 945 χιλιάδες αλλοδαποί (ICAP 2000).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

2.1.: Οδηγίες Ε.Ε. για την επιβατηγό ναυτιλία στην Ευρώπη¹

Οι μεταφορές για λογαριασμό τρίτων καλύπτουν περίπου το 5% του Α.Ε.Π. και το 5% της συνολικής απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο ρόλος τους είναι να διασφαλίζουν την κυκλοφορία ανθρώπων και τις ανταλλαγές εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία αξίζει να σημειωθεί, ότι έχει ένα από τα πυκνότερα δίκτυα μεταφορών στον κόσμο, χωρίς αυτό να είναι ομοιογενές, καθώς υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών- μελών, τόσο στη σύνθεση όσο και στην πυκνότητα του. Οι θαλάσσιες μεταφορές, στην Ε.Ε., είναι συγκεντρωμένες σε 60 περίπου λιμάνια.

Οι υποδομές θαλασσιών μεταφορών αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο για τη λειτουργία και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, καθώς και για την υλοποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση, ενώ συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και στην απασχόληση. Η ανάγκη για τη δημιουργία ενός πραγματικού διευρωπαϊκού δικτύου θαλασσιών και όχι μόνο μεταφορών (το

¹ ICAP 2000, «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία», σελ: 124-126

λεγόμενο μοντέλο ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης), που θα εξασφαλίζει τη σταδιακή αλληλοσύνδεση και ενοποίηση των διαφόρων θαλασσιών μέσων μεταφοράς, οδήγησε της Ευρωπαϊκή Ένωση να ορίσει ένα αριθμό στρατηγικών σχεδίων για την περίοδο 1995-2010, που θα συμπληρώσου ή θα βελτιώσουν τα στοιχεία των διαφόρων εθνικών δικτύων που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό σχήμα. Τα παραπάνω σχέδια αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι, ένα μέρος των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων θα μπορούσε μελλοντικά να μετατοπιστεί προς την ακτοπλοΐα στις ακτές μήκους 56.000 χιλιομέτρων της Ε.Ε. Άλλωστε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο κύριος τρόπος συναλλαγών με τρεις χώρες, καθώς το 75% των εισαγωγών και το 64% των εξαγωγών πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης.

Η Ε.Ε. κατανοώντας τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών τόσο σε επίπεδο οικονομικών μεγεθών, αλλά και συμβολής στην κοινωνική συνοχή των κρατών-μελών που εμφανίζουν υψηλούς δείκτες απασχόλησης στον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών, έχει καταρτίσει οδηγίες που οριοθετούν την δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και ειδικότερα των ακτοπλοϊκών.

Στην οδηγία που αναφέρεται στην καταγραφή των επιβατών στα επιβατηγά πλοία, που εκτελούν δρομολόγια άνω των 20 ναυτικών μιλίων (κάτι που δεν αφορά και τόσο τις μικρές ακτοπλοϊκές), περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής²:

1. Σκοπός της οδηγίας είναι να αυξήσει την ασφάλεια και τις πιθανότητες διάσωσης των επιβατών και του πληρώματος των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στα λιμάνια των κρατών- μελών της Ε.Ε. και να εξασφαλίσει ότι η έρευνα, η διάσωση και τα επακόλουθα εντός πιθανού ατυχήματος μπορούν να αντιμετωπιστούν με αποτελεσματικότητα.
2. Όλα τα άτομα (επιβάτες και πληρώματα) που βρίσκονται αν πλω πρέπει να καταμετρώνται πριν την αναχώρηση του πλοίου. Πριν τη αναχώρηση

² Η αναφορά στην εν λόγω οδηγία γίνεται διότι υπάρχουν εταιρείες που εκτελούν ενδοημερωτικές μεταφορές και καλύπτουν αποστάσεις 20 ναυτικών μιλίων ακόμα και αν σαν εταιρείες δεν είναι μικρές, σημαντικό είναι ότι εκτελούν άγονες γραμμές (π.χ. LANE, ΑΚΕ Καλύμνου, κλπ).

του πλοίου, ο αριθμός των ατόμων εν πλω πρέπει να γνωστοποιείται στον κυβερνήτη του πλοίου, καθώς και στα αρχεία της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή σε κάποιο ανάλογο πληροφοριακό σύστημα που θα βρίσκεται στη στεριά.

3. Οι πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται είναι:
 - ✓ τα οικογενειακά ονόματα των ατόμων
 - ✓ τα ονόματα ή αρχικά των ονομάτων τους
 - ✓ το φύλο τους
 - ✓ η ηλικία τους
 - ✓ αν επιθυμεί ο επιβάτης, στοιχεία που αφορούν την παροχή ειδικής φροντίδας σε περίπτωση ανάγκης
4. Όλες οι παραπάνω πληροφορίες πρέπει να συλλεχθούν πριν την αναχώρηση και να γνωστοποιηθούν στην εταιρεία το αργότερο μέσα σε τριάντα λεπτά μετά την αναχώρηση του πλοίου.
5. Πριν την αναχώρηση του πλοίου, ο κυβερνήτης του πρέπει να εξακριβώσει ότι ο συνολικός αριθμός ατόμων πάνω στο πλοίο δεν ξεπερνά το προβλεπόμενο όριο ατόμων που το πλοίο επιτρέπεται να μεταφέρει.
6. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει να ορίσει υπεύθυνο για την τήρηση και μετάδοση των προαναφερθέντων πληροφοριών στην περίπτωση ατυχήματος.
7. Τα προσωπικά δεδομένα δεν θα πρέπει να κρατηθούν από την εταιρεία μετά το πέρας του ταξιδιού.

Σε άλλη οδηγία της Ε.Ε. αναφορικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή λειτουργία των ferries και των high speed επιβατηγών πλοίων, αναφέρονται μεταξύ άλλων και τα εξής³:

³ Η αναφορά σε αυτή την οδηγία γίνεται διότι πολλές γραμμές κυρίως πορθμειακές, που συνδέουν νησιά μεταξύ τους καλύπτονται από ferries


1. Οι συγκεκριμένες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται για να βεβαιώσουν ότι οι νόμοι για την κατασκευή και σταθερότητα των μηχανολογικών και των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, για την πυροπροστασία, για το μέγιστο αριθμό επιβατών, για τις σωστικές λέμβους, για την μεταφορά επικίνδυνων υλικών, για την ύπαρξη συσκευών επικοινωνίας και πλοήγησης, τηρούνται πλήρως.
2. Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να δίνουν έμφαση στην εξοικείωση των μελών του πληρώματος στις διαδικασίες ασφάλειας, κινδύνου και διάσωσης επιβατών. Επίσης, θα πρέπει να εξετάζουν αν τα μέλη του πληρώματος έχουν εκπαιδευτεί στη διοίκηση μεγάλου αριθμού ατόμων.
3. Τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα και μολυντικά υλικά πρέπει να είναι σωστά απομονωμένα και ασφαλισμένα. Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα πρέπει να έχουν γνώση των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση ατυχήματος που εμπλέκει τα επικίνδυνα υλικά.
4. Θα πρέπει να υπάρχει σύστημα παρακολούθησης των χώρων των ferries ώστε και οι πιθανές κινήσεις οχημάτων σε περίπτωση κακού καιρού να είναι ορατές, αλλά και να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη είσοδος στους διάφορους χώρους του πλοίου.
5. Θα πρέπει αν επιβεβαιωθεί ότι υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός, που μπορεί να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε μεγάλη φωτιά.
6. Θα πρέπει να ελεγχθεί αν υπάρχει πλήρης εξοπλισμός ραδιο-τηλεπικοινωνίας, ότι υπάρχει ο σωστός εξοπλισμός σηματοδότησης κινδύνου, ότι οι έξοδοι κινδύνου είναι πάντοτε προσπελάσιμες, ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό, ότι τα σκουπίδια διαχειρίζονται με το σωστό τρόπο και τέλος ότι όλες οι πόρτες και κάθε λογής άνοιγμα του πλοίου διατηρούνται σε άριστη κατάσταση.

7. Τέλος, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, θα πρέπει να ελέγχεται κατά πόσο το πλοίο βρίσκεται υπερπλήρες, αν οι έξοδοι και τα σκαλιά των επιβατών μπλοκάρουν από τους υπεράριθμους επιβάτες και τις βαλίτσες τους. Επιπλέον, θα πρέπει να ελέγχεται αν το κατάστρωμα των οχημάτων εκκενώνεται πλήρως από επιβάτες πριν την αναχώρηση του πλοίου και κατά πόσο δεν υπάρχει πρόσβαση ξανά στη διάρκεια του ταξιδιού.

2.2.: Τι ισχύει σε άλλες χώρες σχετικά με την εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων νησιών

Πέρα από τις συγκεκριμένες οδηγίες της Ε.Ε., που αφορούν στο σύνολο των κρατών- μελών και καθορίζουν διαδικαστικά θέματα, αξίζει να αναφερθεί τι ισχύει σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές χώρες, όσον αφορά στο θέμα της εξυπηρέτησης των απομακρυσμένων νησιών, γεγονός που στη χώρα μας έχει εξελιχθεί σε μείζον ζήτημα.

Στις περισσότερες από τις βόρειες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ολλανδία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία), η πλειοψηφία των συνδέσμων με τα νησιά είναι ελεύθερες γραμμές. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις συνδέσεων με απομακρυσμένα νησιά υπάρχει ο χαρακτήρας του δημοσίου συμφέροντος. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων συνδέσεων υπάρχουν στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αναλυτικότερα:

 **Γερμανία:** Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας συνάπτονται με εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στις βόρειες και ανατολικές νήσους Friese και Waden. Τα νησιά αυτά περιλαμβάνουν τα ανατολικά νησιά Borkum, Juist κλπ και τα βόρεια


νησιά Fuhr, Amrum κλπ. Από το 1995 οι συμβάσεις δεν είναι πλέον αποκλειστικού χαρακτήρα και επιτρέπουν στους ανταγωνιστές την πρόσβαση στην αγορά. Δεν υπάρχει κυβερνητικός έλεγχος όσο αφορά στις τιμές των εισιτηρίων και τα δρομολόγια, ενώ η μόνη απαίτηση, σύμφωνα με τη σύμβαση, είναι η παροχή επαρκών υπηρεσιών.


🇩🇪 **Ηνωμένο Βασίλειο:** Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας διέπονται από το σύστημά των tariff rebate subsidies (επιδοτήσεις με τη μορφή επιστροφών-εκπτώσεων φόρων) και ρυθμίζονται από το νομικό πλαίσιο του 1960. Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο ο Υπουργός των Εσωτερικών συνάπτει τις σχετικές συμβάσεις. Το σύστημα των επιδοτήσεων μέσω επιστροφής φόρων προς τους πλοιοκτήτες – εφοπλιστές αποσκοπεί στο να μειωθούν οι ναύλοι, ούτως ώστε να ελαττωθεί το κόστος των προϊόντων που προμηθεύονται οι κάτοικοι απομακρυσμένων περιοχών και να τονωθούν οι εξαγωγές.

🇫🇷 **Γαλλία:** Υπάρχει ένας σχετικά μικρός αριθμός τακτικών δρομολογιακών γραμμών για μεταφορά επιβατών, οχημάτων και αγαθών προς τις παράκτιες γαλλικές νήσους Brehat, Ushant, Sein, Groix, Belle-ile, Yeu, Aix, καθώς και προς τις μικρότερες νήσους του Ατλαντικού. Για κάθε δρομολογιακή γραμμή προς τις ανωτέρω νήσους υπάρχει συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με ιδιωτική εταιρεία. Κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, δίδεται η δυνατότητα συμμετοχής στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές και άλλων πλοιοκτητών. Η μεταφορά επιβατών και φορτίων μεταξύ της γαλλικής ενδοχώρας και της Κορσικής διέπεται από ειδικό καθεστώς επιδοτούμενων δημοσίων υπηρεσιών και εκτελείται από δύο εταιρείες.

🇮🇹 **Ιταλία:** Ο γενικός κανόνας που ισχύει περιλαμβάνει την καταβολή αποζημιώσεων από την κυβέρνηση για την κάλυψη της διαφοράς ναύλων και δαπανών των εταιρειών που εκτελούν συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών. Οι συμβάσεις έχουν 20ετή διάρκεια. Οι συμβάσεις που ισχύουν επί του παρόντος υπογράφηκαν την 01/01/1989 και συνεπώς λήγουν την 31/12/2008. Σύμφωνα με την κυβέρνηση, οι επιδοτούμενες υπηρεσίες είναι απαραίτητες για την εφαρμογή

της αρχής της εδαφικής συνέχειας στα νησιά, όπου κάθε αύξηση του κόστους ή μείωση των συνδέσεων θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τις οικονομίες τους και την κοινωνικό-οικονομική τους ανάπτυξη.

 **Πορτογαλία:** Δεν υπάρχουν συμβάσεις δημόσιων υπηρεσιών στην Πορτογαλία για συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών. Ο Νόμος 368/93 επιβάλλει μόνο συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών υποχρεούνται να παρέχουν τακτικές δρομολογιακές συνδέσεις με εβδομαδιαίες αναχωρήσεις και προκαθορισμένα δρομολόγια, εξασφαλίζοντας τη συνέχεια των υπηρεσιών για τουλάχιστον ένα χρόνο, και χρησιμοποιώντας αποκλειστικά πορτογαλικά πληρώματα. Συγκεκριμένα, για τις ενδομεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των Αζόρων υποχρεούνται να ικανοποιούν τη ζήτηση και να έχουν ανταποκρίσεις για τουλάχιστον πέντε (5) από τα νησιά ανά 15ήμερο, και για όλα τα νησιά τουλάχιστον μια φορά το μήνα.

 **Ισπανία:** Το ισπανικό Β.Δ. 1466/97 έχει χαρακτηρίσει ως γραμμές δημοσίου συμφέροντος όλες τις τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών Ceuta και Melilla, καθώς και τις τακτικές γραμμές που συνδέουν μεταξύ τους τις νησιωτικές περιοχές. Η αποτελεσματική προστασία του δημοσίου συμφέροντος διασφαλίζεται με τη μορφή εγκρίσεως διενέργειας δρομολογίων ή τη σύναψη σχετικής δημόσιας σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

3.1.: ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Ο¹ νησιωτικός 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 την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.



¹ www.yen.gr / 14/08/2004

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και 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.

Τα τελευταία χρόνια, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από την 1 Νοεμβρίου 2002 ο τομέας της ακτοπλοΐας απελευθερώνεται 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.

3.1.1.: Κανονισμός (Ε.Ο.Κ.) αριθ. 3577/92.²

Σκόπιμο κρίνεται για την παρούσα, έρευνα να γίνει σχετική μνεία στον κανονισμό της Ε.Ο.Κ. με αριθμό 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις

² Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1992. Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. MacGREGOR

(1) ΕΕ C 73 της 19. 3. 1991, σ. 27. (2) ΕΕ C 295 της 26. 11. 1990, σ. 687 και γνώμη που διατυπώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1992 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) (3) ΕΕ C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.

θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ). Έχοντας ως υπόβαθρο το νομικό πλαίσιο έτσι όπως το ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί στην συνέχεια να γίνει ανάλυση των συνθηκών ανταγωνισμού. Αναφερόμενοι, συνεπώς στον εν λόγω κανονισμό έχουμε τα ακόλουθα.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, έχοντας υπόψη:

- 1.** τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,
- 2.** την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής (1),
- 3.** τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),
- 4.** τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

- I.** ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες,
- II.** ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές-ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς- ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων,
- III.** ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών,
- IV.** ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι,

- V. ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό,
- VI. ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους- ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο,
- VII. ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης,
- VIII. ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή,
- IX. ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις- ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων,
- X. ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτούμενη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση

περί της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

Εξέδωσε τον παρόντα κανονισμό:

Άρθρο 1

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων 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 ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους
γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,
- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών

2. Ως **"πλοιοκτήτες της Κοινότητας"** νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του

3. Ως **"σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας"** νοείται μια σύμβαση που 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 μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,
- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες

4. Ως "υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας" νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους

5. Ως "σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών" νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

- θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.
- οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και
- συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας,

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

Άρθρο 3

1. 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 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. 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).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπειριστατωμένα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 4

1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν πάραυτα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιέρων, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

Άρθρο 7

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη

υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

Άρθρο 9

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

Άρθρο 10

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στόχος του παραπάνω κανονισμού είναι η κατάργηση των εμποδίων που τίθενται στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών εντός των κρατών- μελών (βλέπε επίσης και παράρτημα σχετικά με τον εν λόγω κανονισμό).

Με δυο λόγια:

- Ο κανονισμός αυτός επιτρέπει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους- μέλους³ για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας του διαχειρίζονται σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος-

³ Θαλάσσιες ενδομεταφορές

μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος- μέλος.

- Ο ορισμός των εννοιών «υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους- μέλους», «πλοιοκτήτες της Κοινότητας», «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας», «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» και «σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών», δίνεται μέσα στο άρθρο 2, διευκρινίζοντας όρους που χρησιμοποιούνται στο κείμενο του νόμου.

- Σε συνάρτηση με το χαρακτήρα της μεταφοράς, τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους- μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος ή του κράτους- μέλους στο οποίο το σκάφος εκτελεί ενδομεταφορές.

- Κάθε κράτος- μέλος έχει τη δυνατότητα να εξαρτά το δικαίωμα πραγματοποίησης των μεταφορών από υποχρεώσεις του δημόσιου τομέα, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο για την διατήρηση επαρκούς εξυπηρέτησης ενδομεταφορών μεταξύ του ηπειρωτικού τμήματος και των νησιών αυτού.

- Σε περίπτωση που θα σημειωθούν σοβαρές διαταραχές στην εσωτερική αγορά λόγω της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών, η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να λάβει μέτρα διασφάλισης. Αυτά είναι δυνατό να περιλαμβάνουν την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

- Πρόσωπα που πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές έχουν την δυνατότητα να ασκούν τη δραστηριότητα τους προσωρινά στο κράτος- μέλος στο οποίο πραγματοποιούνται οι μεταφορές αυτές υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που επιβάλλονται από το εν λόγω κράτος στους υπηκόους του.

- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές απελευθερώνονται την 01/01/1993. Για την Πορτογαλία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, η απελευθέρωση των ενδομεταφορών μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων θα πραγματοποιηθεί σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας σύμφωνα με συγκεκριμένο

χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες αυτές χώρες, οι ενδομεταφορές μεταξύ των νησιών και οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών θα ελευθερωθούν το 1999. Η παρέκκλιση αυτή παρατάθηκε για την Ελλάδα έως το 2004 όσον αφορά τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων καθώς και για τις μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650GT.

3.1.2.: Ο νόμος 2932/2001

Το 2001 ψηφίσθηκε στη Βουλή ο νόμος 2932/2001(αναλυτικά το νόμο βλέπε παράρτημα) με τίτλο "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α 145/27-06-01), με τον οποίο προβλέπεται από την 1η Νοεμβρίου 2002 η απελευθέρωση του τομέα των θαλασσιών ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

Ο χρόνος της απελευθέρωσης ξεκινάει 14 μήνες για τη χώρα μας από εκείνον που έχει τεθεί από τον Κανονισμό, ο οποίος προβλέπει την 01.01.2004 και οι λόγοι είναι:


- ◆ Η έγκαιρη μετάβαση του νέου συστήματος στο νέο θεσμικό πλαίσιο ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και
- ◆ Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του τομέα και βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών.


Κύριοι άξονες του νέου Νόμου είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού. Ειδικότερα:


- ◆ Το Κράτος διατηρεί τον θεσμικό του ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή)
- ◆ Ο υγιής ανταγωνισμός θα δώσει ώθηση στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

3.1.2.1.: Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου.

Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου, συνοψίζονται στα ακόλουθα:


 Καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους ανεξαιρέτως τους λιμένες. Το δίκτυο κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης. Καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας.


 Η δυνατότητα επιβολής από τον Υπουργό στους πλοιοκτήτες των τακτικών γραμμών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, την συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυολόγιο και τη στελέχωση, ύστερα από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

 Για την τακτική δρομολόγηση προβλέπονται οι παρακάτω προϋποθέσεις:


- Συνέχεια: η δρομολόγηση γίνεται για ένα έτος με έναρξη την 1η Νοεμβρίου.
- Λιμένες: το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στην λιμενική υποδομή.
- Ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών.

↳ Στελέχωση: τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

 Το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων μετά το 2005 μειώνεται σταδιακά από 35 στα 30 έτη μέχρι το 2008, ενώ για μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει 30 έτη. Φυσικά το θέμα αυτό θα κριθεί τελικά στην ευρύτερη συζήτηση, η οποία έχει τεθεί στα ευρωπαϊκά όργανα.

 Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

- ↳ συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας
- ↳ οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων
- ↳ ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή
- ↳ πρέπει να αντιμετωπισθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες
- ↳ ο αιτηθείς ναύλος στην οικονομική θέση είναι υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

 Για την τακτική δρομολόγηση πλοίου σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένη/ες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υποβάλλονται από τους πλοιοκτήτες στην αρμόδια υπηρεσία (ΥΕΝ ή Υπουργείο Αιγαίου) μέχρι την 31 Ιανουαρίου δηλώσεις δρομολόγησης και κατατίθενται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Κατ' εξουσιοδότηση του Ν.2932/2001 εκδόθηκαν όλες οι κανονιστικές πράξεις για τη ρύθμιση των ειδικότερων θεμάτων. Έχουν επίσης ολοκληρωθεί και όλα τα βήματα εφαρμογής για το νέο καθεστώς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αυτό σημαίνει ότι γνωρίζουμε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της περιόδου Νοέμβριος 20030 μέχρι και Οκτώβριο 2004, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό για την τουριστική βιομηχανία και τους πολίτες

Το νέο καθεστώς όμως επέφερε και μια σειρά άλλων μεταβολών όπως:

- a)** Την ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο ΥΕΝ για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική, ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων.
- b)** Τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, ένα πολυπρόσωπο όργανο κοινωνικών εταίρων το οποίο διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή μας πολιτική.
- c)** Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ), η οποία θα εγγυάται τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον.
- d)** Την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον.
- e)** Τη μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Βόλος, Ραφήνα, Λαύριο, Ελευσίνα, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Κέρκυρα) σε Ανώνυμες Εταιρίες και όλων των Λιμενικών Ταμείων σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων.

Αυτά, μαζί με τη στήριξη άγονων γραμμών μέσω κρατικών ενισχύσεων για φέτος, τη στήριξη ειδικών πολιτικών μεταφορών για τα νησιά του Αιγαίου, τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες στα πλαίσια των πολιτικών για την ανάπτυξη της υπαίθρου του Γ' Κ.Π.Σ., το ειδικό φορολογικό καθεστώς για νησιά κάτω των 3.100 κατοίκων και τις νέες ειδικές πολιτικές της Ε.Ε. για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, συνιστούν το υπόβαθρο στήριξης των νησιών μας, μέσα στο οποίο συλλειτουργεί το ακτοπλοϊκό μας καθεστώς.

3.2.: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

«Η δράση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια της πολιτικής ανταγωνισμού έχει άμεσο αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απτά αποτελέσματα αυτής της δράσης αποτελούν η μείωση του τιμολογίου των τηλεφωνικών συνδιαλέξεων, η πρόσβαση περισσότερων πολιτών στις αερομεταφορές ή η δυνατότητα αγοράς αυτοκινήτου από τη χώρα της Κοινότητας όπου οι τιμές είναι πιο συμφέρουσες. Άλλοι τομείς της κοινοτικής πολιτικής ανταγωνισμού, ενδεχομένως λιγότερο εμφανείς, έχουν επίσης θετικά αποτελέσματα για τον πολίτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα, ο έλεγχος των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων εξασφαλίζει την ποικιλία των προϊόντων ευρείας κατανάλωσης και την ύπαρξη χαμηλών τιμών για τον τελικό καταναλωτή. Ομοίως, ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική συνοχή και προωθεί έτσι τις βιώσιμες και σταθερές θέσεις εργασίας σε ολόκληρη την Ένωση. Καταναλωτές, αποταμιευτές, χρήστες των δημόσιων υπηρεσιών, μισθωτοί ή φορολογούμενοι, οι πολίτες της Ένωσης δρέπουν τους καρπούς της πολιτικής ανταγωνισμού στις διάφορες πτυχές της καθημερινής τους ζωής.

Η πολιτική ανταγωνισμού, η οποία υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και από τα εθνικά δικαστήρια και τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού, αποσκοπεί στο να διατηρήσει και να αναπτύξει ένα αποτελεσματικό επίπεδο ανταγωνισμού στην κοινή αγορά μέσω δράσεων που αφορούν τη διάρθρωση της αγοράς και τη συμπεριφορά των οικονομικών φορέων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων έχει κυρίως ως αποτέλεσμα τη στήριξη της καινοτομίας, τη μείωση του κόστους παραγωγής, την αύξηση της οικονομικής αποτελεσματικότητας, και, κατ' επέκταση, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας μας, ιδίως έναντι των κυριότερων εμπορικών μας εταίρων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι επιχειρήσεις,

ωθούμενες από τον ανταγωνισμό, προσφέρουν στις αγορές ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες από άποψη τιμής και ποιότητας.

Καταρχάς, η ανταγωνιστικότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών ωφελεί τις ενδιαμέσες επιχειρήσεις αυξάνοντας την αποτελεσματικότητά τους. οι επιχειρήσεις αυτές μπορούν με τη σειρά τους να εντάξουν στην παραγωγική τους διαδικασία αυτή την αύξηση παραγωγικότητας. Το άνοιγμα των βιομηχανιών δικτύου στον ανταγωνισμό, για παράδειγμα, οδήγησε καταρχάς στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, η οποία επωφελήθηκε από την ύπαρξη αποτελεσματικότερων και λιγότερο δαπανηρών υπηρεσιών μεταφοράς, τηλεπικοινωνιών ή ενέργειας. Συνεπώς, η διεύρυνση του πεδίου άσκησης του ανταγωνισμού συμβάλλει στην εδραίωση του βιομηχανικού ιστού της εσωτερικής αγοράς και κατ' αυτόν τον τρόπο στηρίζει αναμφίβολα τις πολιτικές υπέρ της απασχόλησης.

Δεύτερον, ο ανταγωνισμός σημαίνει για τον τελικό καταναλωτή μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογής μεταξύ ενός ευρέως φάσματος προϊόντων και υπηρεσιών σε χαμηλότερη τιμή. Κατ' αυτόν τον τρόπο η ίδια πολιτική ελευθέρωσης απέφερε συγκεκριμένα αποτελέσματα για τους χρήστες από πλευράς μείωσης των τιμολογίων και πρόσβασης σε νέες υπηρεσίες. Μια πρόσφατη μελέτη έδειξε ότι η τιμή ορισμένων τηλεφωνικών συνδιαλέξεων μειώθηκε κατά 35 %.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκεί τον αποκλειστικό έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται από τις δημόσιες αρχές των κρατών- μελών. Η Συνθήκη απαγορεύει κατ' αρχήν τις ενισχύσεις κατά το μέτρο που, λόγω της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων, μπορούν να προκαλέσουν ζημιά σε επιχειρήσεις άλλων κρατών- μελών, φθάνοντας ενίοτε μέχρι του σημείου να θέσουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητά τους και, κατά συνέπεια, την απασχόληση των εργαζομένων τους. Η Επιτροπή χορηγεί παρέκκλιση από την αρχή της απαγόρευσης μόνο κατά το μέτρο που οι ενισχύσεις μπορούν να δικαιολογηθούν από το κοινοτικό συμφέρον.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κρατικές ενισχύσεις οδηγούν απλώς στην τεχνητή διατήρηση δραστηριοτήτων που δεν ανταποκρίνονται πλέον στις απαιτήσεις της οικονομικής αποτελεσματικότητας προκαλώντας στρεβλώσεις του ανταγωνισμού έναντι αποδοτικών επιχειρήσεων του ίδιου τομέα δραστηριότητας. οι κρατικές ενισχύσεις συχνά δεν έχουν καμία ουσιαστική θετική επίδραση στις προβληματικές επιχειρήσεις. Έτσι, το 30 % των επιχειρήσεων της πρώην Ανατολικής Γερμανίας που έλαβαν κρατικές ενισχύσεις είχαν παύσει να λειτουργούν δύο χρόνια μετά τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών. Η κοινοτική πολιτική προωθεί κατά προτίμηση μέτρα αποκατάστασης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, όπως τα σχέδια αναδιάρθρωσης, τα οποία είναι τα μόνα που μπορούν να αποκαταστήσουν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και να εξασφαλίσουν σταθερές θέσεις εργασίας. Επιπλέον, οι κρατικές ενισχύσεις προκαλούν σοβαρές διαταραχές στην αγορά και βλάπτουν τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που καταβάλλουν τις απαραίτητες προσπάθειες για να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Για τις επιχειρήσεις αυτές η δράση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί προστασία κατά των αδικαιολόγητων διακρίσεων από οικονομική άποψη.

Θεωρώ πρώτιστο καθήκον την αύξηση της διαφάνειας στον τομέα του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, ούτως ώστε ο πολίτης της Ένωσης να είναι καλύτερα ενημερωμένος για το πραγματικό ύψος των κρατικών ενισχύσεων, αλλά και για τον έλεγχο που ασκεί η Επιτροπή στον εν λόγω τομέα. Έχω ζητήσει ιδιαίτερα την κατάρτιση μητρώου ενισχύσεων που θα επιτρέψει την καταγραφή του συνόλου των αποφάσεων της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, καθώς και την κατάρτιση πίνακα ελέγχου που θα επιτρέψει την παρακολούθηση της τήρησης των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις από τα κράτη μέλη. Πρέπει επίσης να βελτιώσουμε την οικονομική εξέταση των χορηγούμενων ενισχύσεων για να αποτιμηθεί καλύτερα το κόστος τους και ο αντίκτυπός τους στην εσωτερική αγορά. Είμαι πεπεισμένος ότι η διαφάνεια μπορεί να βελτιώσει τη συμμετοχή των πολιτών και των εκπροσώπων τους στην πολιτική έλεγχου των ενισχύσεων.

Κατά το μέτρο που η λειτουργία του ανταγωνισμού επιφέρει βελτίωση της ποιότητας ζωής και της αγοραστικής δύναμης των ευρωπαϊών πολιτών, οι τελευταίοι δικαιούνται να προσδοκούν την άρση των εμποδίων του ανταγωνισμού και την προάσπιση των συμφερόντων τους από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή — και τα εθνικά δικαστήρια ή τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού. Η πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανταποκρίνεται ακριβώς στην απαίτηση αυτή. Ευνοεί την ποιότητα και την ποικιλία των προϊόντων που διατίθενται στην αγορά. Προωθεί την τεχνολογική καινοτομία και την οικονομική αποδοτικότητα. Τέλος, προωθεί τις δίκαιες τιμές για τους χρήστες. Η ποικιλία των προϊόντων που διατίθενται στην αγορά.

Ωστόσο, η πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν προστατεύει απλώς τους καταναλωτές από τους κινδύνους που διατρέχουν. Στόχος της είναι επίσης να προφυλάσσει και να προωθεί την ικανότητά τους να λαμβάνουν ενεργά μέρος στη λειτουργία της αγοράς συμμετέχοντας στον καθορισμό των όρων του ανταγωνισμού κατά τρόπον ώστε να συμβάλλουν στην ανταγωνιστική διαδικασία. Η διασφάλιση της ικανότητας του καταναλωτή να πραγματοποιεί επιλογές που μπορούν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων, είναι ταυτόχρονα διασφάλιση της ανταγωνιστικής λειτουργίας των αγορών.

Εν κατακλείδι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι αρμόδιες για τον ανταγωνισμό υπηρεσίες της προσδοκούν πολλά από τους καταναλωτές και τις οργανώσεις τους. Καθότι γνωρίζουν την καθημερινή λειτουργία των αγορών, ιδίως των αγορών ειδών ευρείας κατανάλωσης, οι οργανώσεις των καταναλωτών είναι σε θέση να διαβιβάζουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πληροφορίες κοινοτικού ενδιαφέροντος μέσω καταγγελιών ή άτυπων επαφών. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να επιτρέψουν στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κινήσουν διαδικασίες έρευνας και πρακτικών που στρεβλώνουν τη λειτουργία του ανταγωνισμού. Οι οργανώσεις των καταναλωτών μπορούν επίσης να διατηρούν παρόμοιες σχέσεις με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού, εφόσον οι ενδείξεις σχετικά με την ύπαρξη






πρακτικών αντίθετων στον ανταγωνισμό έχουν περισσότερο εθνικό παρά κοινοτικό χαρακτήρα».

Mario MONTI

Επίτροπος αρμόδιος για την πολιτική ανταγωνισμού

Η ύπαρξη αποτελεσματικού ανταγωνισμού έχει καθοριστική σημασία σε μια ανοικτή οικονομία αγοράς. Ο ανταγωνισμός μειώνει τις τιμές, αυξάνει την ποιότητα και διευρύνει τις επιλογές των καταναλωτών, τονώνοντας ταυτόχρονα την τεχνολογική καινοτομία. Για να γίνει αυτό, οι επιχειρήσεις και οι κυβερνήσεις πρέπει να τηρούν ορισμένους κανόνες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκτεταμένες εξουσίες για να επιβάλει την τήρηση των κανόνων αυτών κατά την ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι κυριότεροι τομείς της πολιτικής ανταγωνισμού είναι οι ακόλουθοι:

-  Αντιμονοπωλιακή νομοθεσία και σύμπραξη για τον καθορισμό των τιμών
-  Έλεγχος των συγχωνεύσεων
-  Απελευθέρωση των αγορών
-  Κρατικές ενισχύσεις
-  Περιοριστικές πρακτικές, καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης και συμπράξεις

Η αθέμιτη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων για τον καθορισμό των τιμών ορισμένων αγαθών ή την κατανομή των αγορών μεταξύ τους απαγορεύεται. Επιπλέον, εάν μια εταιρεία κατέχει δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά, δεν επιτρέπεται να καταχράται τη θέση της για να παραγκωνίσει από την αγορά τους ανταγωνιστές της, ούτε μπορεί να εκμεταλλεύεται την ασθενέστερη διαπραγματευτική ισχύ των πελατών και των προμηθευτών της. Για παράδειγμα, μια μεγάλη εταιρεία δεν μπορεί να απαγορεύσει στους προμηθευτές της να πωλούν προϊόντα σε άλλες εταιρείες. Η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμα στις εταιρείες που εφαρμόζουν παρόμοιες πρακτικές.

Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να επιτρέψει πρακτικές τις οποίες θα θεωρούσε κανονικά αθέμιτες. Είναι σαφές ότι οι καταναλωτές επωφελούνται όταν μια εταιρεία αναπτύσσει ένα νέο τεχνικό πρότυπο το οποίο γίνεται δεκτό ως το κυρίαρχο πρότυπο στην αγορά. Επίσης, εάν οι μικρές επιχειρήσεις συνεργάζονται μεταξύ τους, αυξάνουν την ικανότητά τους να ανταγωνίζονται τις μεγαλύτερες εταιρείες, διευρύνοντας έτσι τις επιλογές του καταναλωτή. Ορισμένες συμφωνίες συνεργασίας υπόκεινται σε προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής, ενώ άλλες μπορούν να υπαχθούν σε ένα καθεστώς γενικής απαλλαγής.

Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, για παράδειγμα, μπορούσαν για πολλά χρόνια να αναθέτουν την πώληση των αυτοκινήτων τους σε αποκλειστικούς διανομείς, δεδομένου ότι το αυτοκίνητο θεωρούνταν ένα ιδιαίτερα πολυσύνθετο προϊόν που δικαιολογούσε την οργάνωση της διανομής στη βάση αυτή. Από την 1η Οκτωβρίου 2003, χάρη στο έργο της Επιτροπής, οι διανομείς μπορούν να πωλούν αυτοκίνητα διάφορων κατασκευαστών. Επιπλέον, οι διανομείς έχουν εφεξής τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται μόνο στην πώληση αυτοκινήτων και να αφήνουν την επισκευή και τη συντήρηση σε άλλες επιχειρήσεις, ή αντίστροφα. Από το 2005, οι διανομείς θα μπορούν επίσης να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες της μιας χώρες της Ε.Ε. Η Επιτροπή αναμένει ότι η αύξηση του ανταγωνισμού θα μειώσει τις διαφορές τιμών στα αυτοκίνητα μεταξύ των εθνικών αγορών στην Ε.Ε., παρά το γεγονός ότι μέρος των διαφορών αυτών οφείλεται στα εθνικά επίπεδα φορολόγησης. Οι νέοι κανόνες διανομής θα επιτρέψουν στους καταναλωτές να αγοράζουν το αυτοκίνητό τους στην καλύτερη δυνατή τιμή. Το επόμενο βήμα είναι η μεγαλύτερη εναρμόνιση των εθνικών επιπέδων φορολόγησης.

3.2.1.: Έλεγχος των συγχωνεύσεων

Η Επιτροπή μπορεί να απαγορεύσει τις συγκεντρώσεις μεταξύ δύο μεγάλων εταιρειών ή την εξαγορά μιας επιχείρησης από άλλη εάν εκτιμά ότι η εταιρεία που θα προκύψει από την πράξη αυτή θα έχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην περίπτωση της ακτοπλοΐας αποτελεί η σειρά εξαγορών από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ και η δημιουργία της Ελλάς Φλάινγκ Ντόλφινς (H.F.D.). Η δημιουργία δεσπόζουσας θέσης μέσω μιας συγχώνευσης ή μιας εξαγοράς δεν είναι επιθυμητή, εφόσον διευκολύνει τον αποκλεισμό των μικρών επιχειρήσεων από τον ανταγωνισμό. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται έντονα στην αγορά του Αργοσαρωνικού όπου η προαναφερθείσα εταιρεία (H.F.D) έχει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, περίπου 40%-50%, έχοντας δρομολογημένα:

- ☉ οκτώ (8) συμβατικά πλοία- επιβατηγά- οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ),
- ☉ τέσσερα επιβατηγά (Ε/Γ) πλοία τύπου (Flying Cat) και
- ☉ δέκα (10) δελφίνια (Ε/Γ-Υ/Γ),

ενώ βάση των δηλώσεων που έχουν γίνει για το επόμενο δρομολογιακό έτος αρκετές είναι οι εταιρείες που έχουν δηλώσει συμμετοχή στην εν λόγω αγορά. Προσδοκία όλων είναι να σπάσει το «μονοπώλιο» της H.F.D. και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός. Η Επιτροπή έχει μόνο τις εξουσίες να διερευνά τις σημαντικές διασυνοριακές συγκεντρώσεις. Ωστόσο, όπου και εάν βρίσκεται η έδρα των ενδιαφερόμενων εταιρειών, εάν ο κύκλος εργασιών τους στην Ε.Ε. υπερβαίνει τα 250 εκατ. € και ο παγκόσμιος κύκλος εργασιών τους τα 5 δισ. €, οι μεταξύ τους συγχωνεύσεις και εξαγορές πρέπει να εγκριθούν προηγουμένως από την Επιτροπή. Έτσι, η Επιτροπή παρενέβη άμεσα σε συγχωνεύσεις μεταξύ μεγάλων εταιρειών που εδρεύουν στις Η.Π.Α. Απ' ότι φαίνεται όμως ο έλεγχος της Ε.Ε. δεν έχει καταφέρει να φτάσει αποτελεσματικά και ουσιαστικά στα νοτιοανατολικά τις σύνορα, δηλαδή, στην ελληνική αγορά θαλασσίων ενδομεταφορών.

Την 1η Μαΐου 2004 τέθηκαν σε εφαρμογή οι τροποποιήσεις, που έγιναν στους κανόνες, για τις συγκεντρώσεις και τις συμπράξεις προκειμένου να αυξηθεί η ευελιξία τους και να διευκολυνθεί η συνεργασία με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού. Αυτό συμπίπτει με την είσοδο στην Ε.Ε. των δέκα νέων κρατών μελών από την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Από την ημερομηνία αυτή, όλοι οι κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. εφαρμόζονται στις χώρες αυτές, τουλάχιστον θεωρητικά, γιατί απ' ό,τι μας δείχνουν τα ελληνικά δεδομένα δεν εφαρμόζονται πλήρως και ουσιαστικά.

Ορισμένες συμφωνίες μεταξύ των επιχειρήσεων εμποδίζουν τη λειτουργία του ανταγωνισμού. Το γνωστότερο παράδειγμα είναι οι συμπράξεις για τον καθορισμό των τιμών, τα περιβόητα καρτέλ, στο πλαίσιο των οποίων οι επιχειρήσεις καθορίζουν από κοινού το ύψος των τιμών, στη συγκεκριμένη περίπτωση των ναύλων, ούτως ώστε οι επιβάτες να μην μπορούν να εκμεταλλευτούν τον ανταγωνισμό μεταξύ των παρεχόμενων τις μεταφορικές υπηρεσίες εταιρειών και να επωφεληθούν από τις ανταγωνιστικές τιμές. Η περίπτωση της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας αποτελούσε το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα «οικονομικού» καρτέλ, ενώ παράλληλα απόρροια αυτού ήταν το μονοπωλιακό καθεστώς που ίσχυε στις περισσότερες γραμμές.

Οι συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό απαγορεύονται από το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Οι συμφωνίες αυτές είναι άκυρες, εφόσον πληρούν τους ακόλουθους όρους:

- ◆ • η συμφωνία συνάπτεται μεταξύ επιχειρήσεων·
- ◆ • η συμφωνία οδηγεί σε αισθητό περιορισμό του ανταγωνισμού σε μια αγορά. Η συμφωνία μπορεί να συνίσταται στον καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή σε άλλους όρους συναλλαγής. Μπορεί επίσης να αφορά περιορισμούς της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων. Η συμφωνία μπορεί επιπλέον να αφορά την κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού μεταξύ των ανταγωνιστών. Τέλος, μπορεί να οδηγεί σε ορισμένες εμπορικές

πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις, με αποτέλεσμα να περιέρχονται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό οι επιχειρήσεις που δεν είναι μέλη της σύμπραξης. Οι συμφωνίες αυτές θεωρούνται ότι περιορίζουν τον ανταγωνισμό κατά το μέτρο που εμποδίζουν αισθητά την κανονική λειτουργία της προσφοράς και της ζήτησης.

Παραδείγματα δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά στην εφαρμογή του ανωτέρω άρθρου του κοινοτικού δικαίου αποτελούν:

- ◆ απαγόρευση καρτέλ στην αστική θέρμανση
- ◆ απαγόρευση καρτέλ ζάχαρης

3.2.2.: Απελευθέρωση

Σε μια ανοικτή οικονομία, τα μονοπώλια δεν έχουν λόγο ύπαρξης παρά μόνο σε πολύ λίγους τομείς, εφόσον έχουν κανονικά ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών, τη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών και την παρεμπόδιση της καινοτομίας. Η ύπαρξή τους δικαιολογείται από την ανάγκη παροχής ορισμένων μη κερδοφόρων υπηρεσιών που θεωρούνται όμως ότι αποτελούν βασικά δικαιώματα των πολιτών. Η λειτουργία των ταχυδρομείων σε αγροτικές περιοχές αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας υπηρεσίας.

Οι κανόνες ανταγωνισμού της Ε.Ε. προστατεύουν τους ανταγωνιστές και τους καταναλωτές στις αγορές στις οποίες υπάρχουν ακόμα μονοπώλια. Ένας προμηθευτής που κατέχει μονοπωλιακή θέση δεν μπορεί να χρησιμοποιεί τα έσοδα από τη μονοπωλιακή του δραστηριότητα για να επιδοτεί τις δραστηριότητες που ασκεί στις αγορές στις οποίες βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις. Εάν σε μια εταιρεία παραχωρούνται αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή μιας δημόσιας υπηρεσίας την οποία μπορούν να προσφέρουν και άλλες επιχειρήσεις, η διαδικασία επιλογής πρέπει να είναι διαφανής. Εάν μια υποδομή αποτελεί ένα

φυσικό μονοπώλιο, τότε όλοι πρέπει να έχουν το δικαίωμα να τη χρησιμοποιούν με τους ίδιους όρους.

3.2.3.: Κρατικές ενισχύσεις

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούν στις επιχειρήσεις οι κυβερνήσεις των κρατών μελών. Εξετάζει όχι μόνο τις καθαρά χρηματοοικονομικές μορφές ενισχύσεων όπως τα δάνεια και οι επιχορηγήσεις, αλλά επίσης τις φορολογικές ελαφρύνσεις, τα αγαθά και τις υπηρεσίες που διατίθενται με προνομιακούς όρους και τις εγγυήσεις δανείων που μειώνουν τον πιστωτικό κίνδυνου του δανειζομένου και συνεπώς βελτιώνουν τους όρους δανεισμού

Επίσης, δεν επιτρέπει στις κυβερνήσεις να χορηγούν ενισχύσεις σε επιχειρήσεις που δεν έχουν καμία πιθανότητα να επιβιώσουν με τα μέσα που διαθέτουν, αλλά μπορεί να εγκρίνει τη χορήγηση προσωρινής ενίσχυσης σε μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσχέρειες, υπό τον όρο ότι η ενίσχυση αυτή της παρέχει μια πραγματική δυνατότητα να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της. Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν ένας ιδιώτης/ επενδυτής θα δεχόταν υπό τις ίδιες περιστάσεις να επενδύσει τα κεφάλαιά του στη δραστηριότητα αυτή, ή εάν η ενίσχυση αποβαίνει προς όφελος του συνόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη, για την περιφερειακή ανάπτυξη ή για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις επιτρέπονται επίσης γενικά, εφόσον εξυπηρετούν στόχους του συνόλου της Ε.Ε.

Οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής απαγορεύονται από το άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ.

Μια ενίσχυση μπορεί να λάβει διάφορες μορφές: επιχορήγηση και επιδότηση επιτοκίου, αλλά και απαλλαγή από άμεσους ή έμμεσους φόρους, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Μια ενίσχυση μπορεί να χορηγηθεί στο πλαίσιο κρατικής εγγύησης ή ανάληψης συμμετοχής από το κράτος, καθώς και στο πλαίσιο προμήθειας προϊόντων ή παροχής υπηρεσιών από το κράτος με προνομιακούς όρους.

Το άρθρο 87 προβλέπει ότι επιτρέπονται ορισμένες ενισχύσεις:

- οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές·
- οι ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες·
- οι ενισχύσεις που αποσκοπούν:

— στην ανάπτυξη ορισμένων περιοχών που θεωρούνται ιδιαίτερα μειονεκτικές σύμφωνα με τα κοινοτικά κριτήρια,

— στην υλοποίηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους,

— στην προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών,

— στην προώθηση του πολιτισμού και στη διατήρηση της

πολιτιστικής κληρονομιάς· εφόσον, στις δύο τελευταίες περιπτώσεις, δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο με το συμφέρον της Κοινότητας.

Παραδείγματα δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά στις κρατικές ενισχύσεις αποτελούν:




- ♣ ενισχύσεις στις αερομεταφορές
- ♣ ενισχύσεις για την ανάπτυξη αστικών υποβαθμισμένων συνοικιών
- ♣ ενισχύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία

3.2.4.: Έλεγχοι

Η Επιτροπή έχει ευρείες εξουσίες να διερευνά και να παύει τις παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε.. Για το λόγο αυτό, οι αποφάσεις της υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο από το Δικαστήριο. Οι εταιρείες και τα κράτη- μέλη που θίγονται από τις αποφάσεις της Επιτροπής υποβάλλουν τακτικά προσφυγές στο Δικαστήριο, ιδίως σε υποθέσεις σχετικές με περιοριστικές πρακτικές, καταχρήσεις δεσποζουσών θέσεων, συγκεντρώσεις και κρατικές ενισχύσεις, και σε ορισμένες περιπτώσεις επιτυγχάνουν ακύρωση της απόφασης της Επιτροπής, ή ορισμένων πτυχών της.

3.2.5.: Η πρόκληση της παγκοσμιοποίησης

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομικής δραστηριότητας απαιτεί την ανάληψη κοινής δράσης για να εξασφαλιστούν συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού. Το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο δεν υπόκεινται πλέον στον έλεγχο των κυβερνήσεων δεν σημαίνει ότι μπορούν να κάνουν ό,τι επιθυμούν. Η Ε.Ε. θεωρεί ότι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλίες στον τομέα αυτό, με τη μορφή ιδίως μιας πολυμερούς συμφωνίας η οποία:

-  θα διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των αρχών ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο·
-  θα εξασφαλίσει ότι δεν παραγνωρίζονται οι αναπτυξιακές ανάγκες των φτωχότερων χωρών·
-  θα επαναβεβαιώνει τις κεντρικές αρχές των εθνικών νομοθεσιών και πολιτικών στον τομέα του ανταγωνισμού. Οι αρχές αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν την απαγόρευση των συμπράξεων, τη διαφάνεια των κανόνων,

την αποφυγή των διακρίσεων μεταξύ επιχειρήσεων για λόγους εθνικότητας και την ύπαρξη δίκαιων διαδικασιών και δυνατότητας δικαστικού ελέγχου των αποφάσεων σε θέματα ανταγωνισμού.

Ωστόσο, η αλήθεια είναι, ότι όλα τα παραπάνω δεν μπορούν να ισχύσουν όπως θα ίσχυαν σε μια αγορά βιομηχανίας ή σε μια καταναλωτική αγορά. Στη περίπτωση της επιβατηγού ναυτιλίας και ιδιαίτερα στο ευαίσθητο θέμα των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών που εκτελούν ενδονησιωτικές πλόες, η δομή της αγοράς είναι τέτοια από τη φύση της που δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι μπορεί ποτέ να γίνει μια αγορά ανταγωνισμού. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας έχει πολλές ιδιαιτερότητες (συγκεκριμένη δομή αγοράς) και δυστυχώς όλα τα ανωτέρω πρέπει να προσαρμοστούν για να μπορέσουν όχι απλά και μόνο να εφαρμοστούν σωστά αλλά κυρίως να αποφέρουν και τα θεμιτά για το επιβατικό κοινό αλλά και τις δραστηριοποιούμενες εταιρείες αποτελέσματα, δηλαδή μείωση των τιμών και αύξηση της ποιότητας από την μία, και «βιώσιμη» κερδοφορία από την άλλη.

3.3.: Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ⁴

Είναι λάθος να πιστεύεται (είτε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο) ότι η αγορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών μπορεί να στηριχθεί και να διαμορφωθεί από το θεσμικό πλαίσιο και την ανάλυση του. Οι οικονομικές σχέσεις αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία αναπτύσσεται και θεμελιώνεται το θεσμικό πλαίσιο, χωρίς να

⁴ Ν. Λιτινός, Μ. Λεκάκου, «Από τον προστατευτισμό στην απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών: Παρελθόν, παρόν, μέλλον», Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Πανεπιστημίου Αιγαίου, σελ:4-6

παραβλέπεται το γεγονός του παρεμβατισμού και αυτή όμως η πρακτική ερμηνεύεται στα πλαίσια συγκεκριμένων οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών.

Για την εξήγηση αλλά και την πρόβλεψη της συμπεριφοράς όσων μετέχουν σε αυτόν τον κλάδο κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου όπως αυτά προκύπτουν από την επιμέρους ανάλυση.

Πριν από τη θεώρηση των βασικών χαρακτηριστικών του κλάδου είναι απαραίτητο να γίνει αναφορά σε συνθήκες που δρουν καταλυτικά στη διαδικασία παραγωγής των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Αυτοί οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν την τεχνολογία και τα ανταγωνιστικά μέσα. Περισσότερο συγκεκριμένα πρόκειται για τις νέες τεχνολογίες που αφορούν νέους τύπους πλοίων και στοιχεία της εκμετάλλευσης του πλοίου αλλά και τη εισαγωγή νέων τεχνολογιών στον τομέα των επικοινωνιών και της πληροφορικής που επιδρούν στα θέματα οργάνωσης και δικτύωσης των επιχειρήσεων. Παράλληλα, αυτές οι τεχνολογίες διαφοροποιούν την κατάσταση των νησιών και αλλάζουν τη θέση των νησιωτικών πληθυσμών συμβάλλοντας στην άρση της απομόνωσης παρέχοντας νέες δυνατότητες σύνδεσης και επικοινωνίας διαφορετικής ποιότητας, βελτιώνοντας εν τέλει την ελκυστικότητα των τελικών προορισμών και διαφοροποιώντας έτσι και τις συνθήκες ζήτησης.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς των ακτοπλοϊκών παρουσιάζονται ως εξής:

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης στον κλάδο (ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων κυριαρχεί στην αγορά. Βέβαια θα πρέπει να πούμε ότι μετά την άρση το σκηνικό έχει ήδη αλλάξει και αναμένεται να αλλάξει ακόμα περισσότερο στο εγγύς μέλλον).

- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών (επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία) οι οποίοι δημιουργούν μια ευμετάβλητη και έντονα εποχική (το φαινόμενο της εποχικότητας είναι ακόμα πιο έντονο στις μικρές ακτοπλοϊκές που εκτελούν ενδονησιωτικές πλόες) αλλά έχουσα αυξητική τάση ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

■ Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους όλων των εμπλεκομένων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, Τοπική Αυτοδιοίκηση και τέλος Δημόσια Διοίκηση) κυρίως λόγω επιχειρησιακού, ερευνητικού και διοικητικού ελλείμματος.

■ Αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι των διαφόρων παικτών της ακτοπλοΐας, οι εταιρείες οι οποίες αποσκοπούν στην απόκτηση και διατήρηση μεριδίου στην αγορά και μακροχρόνια στο κέρδος, χρήστες οι οποίοι μεταφέρονται για διάφορους λόγους (επαγγελματικούς, διοικητικούς, κοινωνικούς ή αναψυχή) και Κράτος που μεριμνά για την προστασία του χρήστη, την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος αλλά και την αποδοτικότητα του κλάδου καθώς και τη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος.

■ Διαφοροποιημένη υπηρεσία (χωρική αλλά και ποιοτική διαφοροποίηση)

■ Υψηλά οικονομικά, και όχι πλέον θεσμικά εμπόδια εισόδου, (υψηλό κόστος επένδυσης, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις ετήσιας λειτουργίας, παράβολα).

■ Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου και δη της Άδειας Σκοπιμότητας

■ Αδαιρετότητα της προσφοράς (πλοία με δεδομένη και «άκαμπτη» χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης, συνθήκη που συνηθέστατα οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας αλλά και σε υποπροσφορά σε περιόδους υψηλής εποχικής ζήτησης).

■ Βραχυχρόνια ικανότητα προβλέψεων κυρίως λόγω του γνωστικού και διοικητικού ελλείμματος.

■ Υψηλό σταθερό κόστος (πολύ βασικός παράγοντας και δη για τις μικρές και οικογενειακές εταιρείες), χαμηλό μεταβλητό και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό συνέπεια κυρίως του δρομολογιακού χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

■ Ναύλος προσδιορισμένος από το κράτος στο παρελθόν (όπως θα δούμε όμως στο σκηνικό σε αυτό το τομέα δεν έχει αλλάξει), βασιζόμενος στην απόσταση και το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στις επικρατούσες συνθήκες και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή τον ανταγωνισμό κατά σύνδεση.

Τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν αποτελούν διαγνωσμένα χαρακτηριστικά **ολιγοπωλιακών αγορών** αλλά και συνθήκες που απαντώνται σε μεγάλο βαθμό και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών (π.χ. αεροπορικών) αλλά και στην αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner). Είναι απαραίτητο να διευκρινισθεί με βάση αυτά τα πορίσματα ότι η επιχειρούμενη απελευθέρωση δεν πρόκειται να παρέμβει στη χρήση της συγκεκριμένης αγοράς μεταβάλλοντας την από αγορά ατελούς ανταγωνισμού (ολιγοπώλιο) σε αγορά τέλειου ανταγωνισμού. Το κύριο μέλημα είναι η «εισαγωγή» πρακτικών ανταγωνισμού, η παύση του κρατικού παρεμβατισμού και του προστατευτισμού που αυτός εμπειρίχε και προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή/ χρήστη. Ο Κρατικός παρεμβατισμός αντικαθίσταται από τη Ρύθμιση και αυτό αποτελεί σαφή διαρθρωτική αλλαγή. Πρόκειται για διαδικασία που έχει προηγούμενο τόσο στη διαδικασία απελευθέρωσης άλλων βιομηχανιών/ δικτύων (π.χ. ενέργεια και επικοινωνίες), όσο και διαδικασία παρακολούθησης αγορών υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος (Η.Π.Α.). Ο ρόλος του χρήστη αναβαθμίζεται δεδομένου ότι στο προηγούμενο καθεστώς εξέλιπε ο θεσμικός ρόλος του.

Το σημείο στο οποίο εντοπίζεται το μεγαλύτερο έλλειμμα το οποίο και μπορεί να φαλκιδεύσει σοβαρότατα της επιτυχή μετάβαση στο καθεστώς της απελευθέρωσης είναι στο διαπιστωμένα χαμηλό επίπεδο γνώσης και η αδράνεια των πρωταγωνιστών της αγοράς που επιφέρει την προσκόλληση σε παλαιές πρακτικές.

ΜΕΡΟΣ Β΄ :
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΜΙΚΡΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΕΝΔΟΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ


4.1.: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Πριν προχωρήσω στην ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια γρήγορη αναφορά στη διεξαγωγή της έρευνας και στον τρόπο με τον οποίο αυτή ολοκληρώθηκε.

Αρχικά δημιουργήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας προθέσεων και το συμπληρώθηκε με σκοπό να διαπιστωθεί κατά πόσο μπορεί να συμπληρωθεί από τους χρήστες. Μέσα από αυτή τη διαδικασία έγιναν μερικές αλλαγές οι οποίες κρίθηκαν ως απαραίτητες για την σωστή λειτουργία (διάρκεια = 1 εβδομάδα). Η έρευνα στηρίχθηκε στη μεθοδολογία δειγματοληψίας και βάση αυτής επιλέχθηκε το δείγμα, σε αυτό θα αναφερθώ πιο συγκεκριμένα παρακάτω. Στην συνέχεια, με προσωπικές συνεντεύξεις ή μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας ή με τη χρήση fax συμπληρώθηκαν 10 ερωτηματολόγια στον τόπο εργασίας των ερωτηθέντων (διάρκεια = 2 εβδομάδες) και ακολούθησε η στατιστική επεξεργασία αυτών (διάρκεια = 4 εβδομάδες). Τέλος, διατυπώθηκαν συμπεράσματα και καταγράφηκε

το κείμενο της έρευνας (διάρκεια = 1 εβδομάδα). Η όλη διαδικασία διεξαγωγής και ολοκλήρωσης της έρευνας έγινε σε διάρκεια δύο μηνών.


Κλείνοντας, τα κύρια σημεία της έρευνας είναι:

 περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης δηλαδή καταγραφή των γραμμών και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτές


 πλαίσιο συμπεριφοράς των χρηστών

 δειγματοληψία

 ανάλυση των ερωτηματολογίων (με τη χρήση του SPSS)

 αποτελέσματα ερωτηματολογίων

 συμπεράσματα

 και τέλος, βάση των προβλημάτων που συναντήθηκαν μια πρόταση διόρθωσης του ερωτηματολογίου ώστε οι επόμενοι να έχουν μια καλύτερη βάση για να ξεκινήσουν.

4.2.: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο σημείο αυτό της μελέτης σκόπιμο θα ήταν να περιγραφεί την υπάρχουσα κατάσταση σε ότι αφορά την αγορά μικρών αποστάσεων ή καλύτερα την αγορά των ενδονησιωτικών μεταφορών στην Ελλάδα. Ουσιαστικά εδώ επιχειρείται μια απογραφή των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις ενδονησιωτικές μεταφορές και των γραμμών, χρησιμοποιώντας σχετικές λίστες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής.

4.2.1.: Οι κυριότερες επιχειρήσεις

Στον πίνακα 4.1. που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές εταιρείες, καθώς και οι πορθμειακές εταιρείες με στοιχεία όπως η έδρα τους, τα πλοία τους, οι δρομολογιακές γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούνται κλπ ανάλογα πάντα τη διαθεσιμότητα των στοιχείων από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής σε συνδυασμό με στατιστικά στοιχεία από την σχετική κλαδική μελέτη της ICAP το 2000. Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ως μικρές εταιρείες νοούνται όσες απασχολούν προσωπικό έως και 10 άτομα. Δεδομένου όμως ότι αρκετές εταιρείες θα χαρακτηρίζονταν ως μεσαίες και ταυτόχρονα εκτελούν ενδονησιακές μεταφορές, καθοριστικός παράγοντας ώστε να γίνει σχετική μνεία για αυτές έστω και αν δεν είναι μικρές, στο ακόλουθο πίνακα όπως θα διαπιστωθεί περιλαμβάνονται και εταιρείες μεσαίου μεγέθους.

Από τον πίνακα αυτό (4.1.) γίνεται κατανοητό ότι οι περισσότερες από τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν κατά κανόνα ένα (1) πλοίο και είναι τοπικού χαρακτήρα, δηλαδή εδρεύουν στην περιοχή όπου και δραστηριοποιούνται.

Πίνακας 4.1.: Ακτοπλοϊκές και πορθμειακές εταιρείες που εκτελούν ενδονησιωτικές μεταφορές.

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
VOSPO	ΒΟΛΟΣ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ, ΣΚΙΑΘΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	Βόλο. Ν Τρίκερι- Τρίκερι- Σκιάθο- Γλώσσα- Σκόπελο- Αλόνησο- Πεύκι
Α. ΤΥΓΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΕΥΣ	Κυλλήνη- Ζάκυνθος/ Πόρος/ Αργοστόλι
ΑΓ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ληξούρι- Αργοστόλι

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ ΙΙ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ε/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ	ΛΕΥΚΑΣ	Απολλώνια Μήλου- Ψαθή Κιμώλου
ΑΓΙΟΙ ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΙ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Αμμουλιανή- Τρυπητή
ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Ε/Γ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ, ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙ, ΣΟΦΙΑ	Ουρανούπολη- Λιμ. Αγ. Ορους- Δάφνη
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙ	Σάμη- Πισαετός- Αστακός
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΑΟΥΛΗΣ Ι	Ρίο- Αντίρριο
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Φανερωμένη Σαλαμίνας- Μεγαρική Ακτή
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ- ΣΑΛΑΜΙΝΑ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ	Ρίο- Αντίρριο
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ- ΣΑΛΑΜΙΝΑ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΕΛΟΣ ΙΙΙ	Πέραμα Μεγάρων- Φανερωμένη Σαλαμίνας

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΑΓΚΙΣΤΡΙΩΤΙΚΗ Ν.Ε.	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	Ε/Γ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΕΞΠΡΕΣ Ι	Αγκίστρι- Αίγινα
ΑΔΕΠ. Ν	ΠΡΕΒΕΖΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΕΒΕΖΑ	Λευκάδα- Κεφαλονιά- Ιθάκη
ΑΙΑΝΤΕΙΑΚΗ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΕΘΩΝ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΙΑΝΤΙΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ ΙΙ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς, Μ Πεύκο- Φανερωμένη
ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΖΕΤ 2 Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΔΕΛΦΙΝΙ ΧΙV	Πειραιάς- Αίγινα- Αγκίστρι- Μέθανα- Πόρος- Ύδρα- Σπέτσες- Πόρτο Χέλι
ΑΙΓΙΝΑ ΦΛΑΙΝΓΚ Ι Ν.Ε	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΑΙΓΙΝΑ ΦΛΑΙΝΓΚ	Πειραιάς- Αίγινα- Μέθανα- Πόρος
ΑΙΔΗΨΟΣ Ν.Ε.	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Αΐδηψος- Αρκίτσα
ΑΙΔΗΨΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Αΐδηψός- Αρκίτσα
ΑΙΟΛΙΣ Ν.Ε.	ΛΗΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΟΛΙΣ	Αγ. Ευστρατιός- Λήμνος
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΘΗΡΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΔΕΛΦΙΝΙ ΧΧΧ	Ραφήνα- Τήνο- Μύκονο- Πάρο- Νάξο- Ίο- Θήρα, Ραφήνα- Τήνο- Μύκονο- Ικαρία- Σάμο- Χίο- Πάτμο, Ηράκλειο- Θήρα- ίο- Νάξο- Πάρο-

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Μύκονο, Πειραιά- Σέριφο- Σίφνο- Μήλο- Φολέγανδρο- ίο- Θήρα- κουφονήσια- Αμοργό- Αστυπάλαια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Ερέτρια- Ωροπόδος
ΑΛΜΑΡ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΗΛΙΑΔΑ	Καβάλα- Θάσος
ΑΛΦΑ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΚΟΥΑ ΤΖΟΥΕΛ	Ραφήνα- Άνδρο- Τήνο- Μύκονο- Πάρο
ΑΜΑΛΘΕΙΑ Ι Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Γλύφα- Αγιόκαμπος, Αιδηψός- Αρκίτσα
ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς
ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ	Χώρα Σφακίων- Λουτρό- Αγία Ρούμελη
ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ ΧΑΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΕΛΙΝΟ, ΣΑΜΑΡΙΑ Ι	Παλαιοχώρα- Σουγιά- Γαύδος, Χώρα Σφακίων- Λουτρό- Αγ. Ρούμελη, Παλαιοχώρα- Σουγιά- Αγ. Ρούμελη
ΑΝΕΣ Ι	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ι	Κυλλήνη- Ζάκυνθος/ Πόρος/ Αργοστόλι
ΑΝΤΙΡΡΙΟΝ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΤΖΕΛΑ	Ρίο- Αντίρριο
ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Κυλλίνη- Ζάκυνθος/

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤ. ΖΑΚΥΝΘΟΥ Α.Ε.			ΣΟΛΩΜΟΣ, ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ	Πόρος/ Αργοστόλι
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ (ΑΝΕΝ) Α.Ε.	ΧΑΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ		
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΟΔΥΣΣΕΑΣ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε. ΡΙΟΥ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΓΑΝΑΥΤΗΣ Τ.	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΡΗΣΤΟΣ Τ.	Αγ Μαρίνα- Ν. Στύρα
ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ ΕΛΛΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΜΠΙ ΕΛΛΑΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΑΦΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΑΧΑΙΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΑΧΑΙΟΣ	Πειραιά- Αίγινα
ΒΑΣΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΑΣΟΣ Κ.	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΒΕΡΩΝΗΣ ΣΑΝ ΛΑΙΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.	ΜΥΚΟΝΟΣ	Ε/Γ	ΔΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ (το πλοίο δεν λειτουργεί πλέον)	Μύκονος- Δήλος, Μύκονος- Τήνος- Σύρος
ΒΙΒΗ Λ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΙΒΗ Λ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα- Παξοί
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΙΚΤΩΡΙΑ	Ρίο- Αντίρριο
ΓΑΒΡΙΛΙΚΗ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ		Αίγιο- Αγ. Νικόλαος
ΓΑΥΛΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ραφήνα- Μαρμάρι, Ραφήνα- Κάρυστος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π ΠΟΡΘΜΕΙΟ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΓΛΑΥΚΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΡΑΚΗ ΙΙ	Ρίο- Αντίρριο
ΓΟΡΓΟΪΠΗΚΟΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΟΡΓΟΪΠΗΚΟΟΣ	Αμμουλιανή- Τρυπητή
ΓΟΥΕΣΤ ΦΕΡΡΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Νυδρι- Μεγανήσι. Λευκάδα- Κεφαλονιά- Ιθάκη
ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Κυλλήνη- Κεφαλονιά
Δ ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΣ	Κυλλήνη- Ζάκυνθος/ Πόρος/ Αργοστόλι
ΔΑΙΔΑΛΟΣ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ	Πειραιά- Ηράκλειο
ΔΑΙΜΑΝΤΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Αγ. Μαρίνα- Ν. Στύρα
ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ	-	Ε/Γ	ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΑΚΑΝΘΟΥ	Αμμουλιανή- Τρυπητή
ΔΙΛΥΧΙΟ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	Λευκάδα- Κεφαλονιά- Ιθάκη
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	ΡΟΔΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ- Τ/Χ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	Ρόδος- Μεγίστη (Καστελόριζο)
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Πούντα- Ελαφώνησος, Ελαφώνησος- Νεάπολη/ Αγ. Πελαγία
ΕΛΕΝΗ Β Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΕΝΗ Β	Ρίο- Αντίρριο

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα
ΕΞΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΟΣ Π	Αιδηψός- Αρκίτσα
ΕΡΕΤΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΒΟΙΑΣ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΡΕΤΡΙΑ	Ερέτρια- Ωροπός
ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	Πειραιά- Πάρο- Νάξο
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β ΙΙ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΑΚΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ωροπός- Ερέτρια
ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/-Γ	ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς
ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-ΚΑΤ.	ΓΙΟΥΡΟΦΑΣΤ 1	Πειραιά- Πόρο. Ύδρα- Σπέτσες
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΖΑΧΑΡΙΑΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΘΕΟΤΟΚΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΘΗΤΑ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΩΣΤΑΣ Θ ΙΙΙ	Αιδηψός- Αρκίτσα
ΙΟΝΙΑΝ ΦΑΣΤ ΣΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΙΟΝΙΟΝ Π Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	Πεσάδα Κεφαλονιάς- Αγ. Νικόλαος Ζακύνθου, Ληξούρι- Αργοστόλι
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	Βόλος/ Αγ. Κωνσταντίνος- Σκιάθος- Σκόπελος
ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Κυλλήνη- Ζάκυνθος/ Πόρος/ Αργοστόλι
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ Ν.Ε	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Δ.	Ρίο- Αντίρριο
ΙΩΑΝΝΗΣ - ΘΗΡΕΣΙΑ Κ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΙΩ Β	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΚΑΛΦΑΟΓΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας, Φανερωμένη- Μ. Πεύκο
ΚΑΜΑΡΙΩΤΗΣΣΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Πειραιά- Χίο- Μυτιλήνη, Πειραιά- Πάρο- Νάξο- Ικαρία- Σάμο
ΚΑΜΠΕΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΜΠΕΡΟΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΚΑΜΠΟΣΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	Α/Κ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΒΙΘΟΥ	Πάτμος- Λεβίθα
ΚΑΝΤΙΑ ΣΙΤΥ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΕΛΑΜΩΝ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΚΕΔΩΝ	Βόλος/ Αγ. Κωνσταντίνος- Σκιάθος-

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Γλώσσα- Σκόπελος- Αλόνησος
ΚΑΡΝΑΒΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	Ε/Γ	ΜΑΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	Αγ. Κληρυκος- Μαγγανίτης- Καρκινάγρι
ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΡΜΑΡΙ ΕΞ.	Ραφήνα- Μαρμάρι. Ραφήνα- Κάρυστος, Λαύριο- Κέα
ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ, ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΑ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα,Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα- Πάξοι
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Ε/Γ ΣΚΑΦΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΜΟΥ	ΠΑΤΜΟΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΑΤΜΟΣ ΕΞΠΡΕΣ, ΛΑΜΠΗ ΙΙ	Πάτμος- Αρκίοι- Μάραθος- Λειψοί
ΚΟΡΦΙΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Παλούκια Σαλαμίνας- Πέραμα, Φανερωμένη- Μ.Πεύκο
ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣ	Παλούκια Σαλαμίνας- Πέραμα, Φανερωμένη- Μ Πεύκο
ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας, Φανερωμένη- Μ. Πεύκο
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΛΑΚΩΝΙΚΕΣ &	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ	Ελαφόνησος- Πούντα

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΚΥΘΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε. ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΥ			ΚΟΙΜΗΣΗΣ	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ IV Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ II	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΜΑΜΟΝΤ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΚΕΡΑΥΝΟΣ II	Πειραιά- Αίγινα- Αγκίστρι
ΜΑΝΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΨΕΡΙΜΟΣ	Ε/Γ	ΝΗΣΟΣ ΨΕΡΙΜΟΣ	Ψέριμος- Κάλυμνος
ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΓΕΩΓΡΙΟΣ	ΚΑΣΟΣ	Ε/Γ	ΑΘΗΝΑ	Κάσος- Φοινίκη Καρπάθου
ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ I Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΑΣΙΛΗΣ I	Γλύφα- Αγιόκαμπος, Αιδηψός- Αρκίτσα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΜΑΡΕ Ν.Ε.	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	Λαύριο- Άνδρο- Χίο- Σάμο, Λαύριο- Άδρο- Τήνο- Μύκονο, (Μύκονο- Πάρο- Νάξο- Ίο- Θήρα)
ΜΑΡΙΑ Π ΠΟΡΘΟΜΕΙΟ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΙΑ Π	Ρίο- Αντίρριο
ΜΑΥΡΑΚΗΣ ΓΡ.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς
ΜΑΧΗΤΗΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΧΗΤΗΣ	Πέραμα- Παλούκια

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Σαλαμίνας
ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΓΑΝΗΣΙ	Νυδρί- Μεγανήσι, Λευκάδα- Κεφαλονιά- Ιθάκη
ΜΕΛΙΝΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΕΛΙΝΑ	Ρίο- Αντίρριο
ΜΕΛΩΔΙΑ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	Πειραιά- Χανιά
ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	Ουρανούπολη- Λιμ Αγ Όρους- Δάφνη
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ	Αιδηψός- Αρκίτσα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΙΑ ΓΚ	Αιδηψός- Αρκίτσα
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΙΜΗ	Λεύκιμη- Ηγουμενίτσα
ΜΠΟΥΦΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Σπέτσες- Κόστα
ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΥΚΟΝΟΣ, ΜΥΚΟΝΟΣ ΙΙ	Πειραιάς- Κυκλάδες
Ν. Ε Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ & ΕΒΟΙΑΣ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	Πειραιάς- Αίγινα
Ν. ΘΗΡΑΣΙΑ Ν.Ε.	ΘΗΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ	Θήρα- Θηρασιά
Ν.Ε. ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΓΛΥΦΑΣ- ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΪΔ	Γλύφα- Αγιόκαμπο
ΝΑΥΣΑ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ- ΜΑΡΙΑ Ζ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΑΘΕΩΣ	ΣΑΜΟΣ (ΒΑΘΥ)	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ	Φούρνοι- Θυμαίνα- Αγ. Κήρυκος Ικαρίας
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ν.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΡΥΠΗΤΗ	Ρίο- Αντίρριο

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΠΑΛΑΙΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ & Ν. ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ Ε.Π.Ε.				
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ Α.Ε.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ	Κάλυμνος- Λέρος- Πάτμος- Λειψοί- Αρκίοι- Αγαθονήσι- Πυθαγόρειο, Κάλυμνος- Αστυπάλαια
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε.	ΣΥΜΗ	Ε/Γ	ΣΥΜΗ Ι, ΣΥΜΗ ΙΙ, ΑΙΓΛΗ	Σύμη- Ρόδος
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΖΙΑΣ Ν.Ε.	ΑΤΤΙΚΗ	Ε/Γ	ΜΥΡΙΝΑ ΕΞΠΡΕΣ	Λαύριο- Κέα- Κύθνο
ΝΕΑΡΧΟΣ Μ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΑΡΙΛΕΝΑ	Πειραιά- Αίγινα- Μέθανα- Πόρο
ΝΕΘ Α.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ Ι, ΘΑΣΟΣ V, ΘΑΣΟΣ VI, ΘΑΣΟΣ VIII, ΘΑΣΟΣ VII, ΘΑΣΟΣ II, ΘΑΣΟΣ IV, ΘΑΣΟΣ IX	Καβάλα- Πρίνος, Κεραμωτή- Θάσος
ΝΕΚ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Κεραμωτή- Θάσος, Πρίνος- Καβάλα
ΝΕΟΣΑΛΑΜΙΝΙΑΚΗ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς, Μ Πεύκο- Φανερωμένη
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	Ραφήνα- Άνδρο- Τήνο- Μύκονο

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΝΗΣΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΚΕΡΑΥΝΟΣ	Πειραιά- Αίγινα- Αγκίστρι
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	Ρίο- Αντίρριο
ΝΙΚΗ ΣΑΜΠΑΝΗ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	Πόρο- Γαλατά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ	Ρίο- Αντίρριο
ΝΟΣΤΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΑΝΤΗ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα
ΝΟΣΤΟΣ Ν.Ε. ΑΙΔΗΨΟΥ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	Αιδηψός- Αρκίτσα
ΝΟΤΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Αγ. Μαρίνα- Ν. Στύρα
ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β	Ρίο- Αντίρριο
ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 1	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΣΙΝΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Πέραμα- Παλούκια, Θάσος- Κεραμωτή
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΧΑΗΛ Ν	Ρίο- Αντίρριο
ΠΑΡΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΙΛΕΝΑ	Πειραιά- Χίο- Μυτιλήνη
ΠΑΣΙΦΑΗ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ	Πειραιά- Ηράκλειο
ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΔΕΛΦΙΝΙ ΙΙ, ΙV, V, Ι	Πειραιάς- Αίγινα- Πόρος- Υδρα- Σπέτσες- Ερμιονήνη- Πόρτο Χέλι
ΠΕΤΡΑΚΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΣΑΝΤΑ ΙΙ, ΣΑΝΤΑ ΙΙΙ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα- Πάξοι, Πάτρα- Σάμη/ Βαθύ, Βαθύ- Σάμη
ΠΟΡΘΟΜΕΙΑ ΑΙΓΙΝΑΣ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Αίγινα- Ελευσίνα
ΠΟΡΘΟΜΕΙΑ ΒΟΡ.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Κεραμωτή- Θάσος,

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
ΕΛΛΑΔΟΣ Ν.Ε.			ΘΑΣΟΥ, ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΣΟΥ	Πρίνος- Καβάλα, / Ρίο- Αντίρριο
ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΝΟΣ	Ληξούρι- Αργοστόλι
ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΡΑΜΗΤΣΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΗΣΟΣ ΚΙΜΩΛΟΣ	Φανερωμένη- Μεγαρική Ακτή
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΝΑΡΗΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΓΛΥΦΑ	Γλύφα- Αγίοκαμπος
ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΘΕΟΦΑΝΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΦΑΝΗΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΠΟΡΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΡΟΥ	Πόρο- Γαλατά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ν.Ε. ΡΙΟΥ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ρίο- Αντίρριο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΠΡΕΒΕΖΑ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ	Διαφανή- Πηγάδια (Καρπάθου)
ΡΙΖΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΛΕΡΟΣ	Ε/Γ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Λέρος- Λειψοί- Αρκίοι- Αγαθονήσι-

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Φαρμακονήσι
ΡΟΔΟΠΗ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ 4	Ρίο- Αντίρριο
ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας, Φανερωμένη- Μ. Πεύκο
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας, Φανερωμένη- Μ. Πεύκο
ΣΑΜΙΑΚΕΣ ΠΛΟΕΣ Ν.Ε.	ΣΑΜΟΣ (ΒΑΘΥ)	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	Φούρνοι- Θυμαίνα- Χρυσομηλία- Καρλόβασι
ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ.	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΟΣ ΙΙ	Βόλο/ Αγ. Κωνσταντίνο- Σκιάθο- Γλώσσα- Σκόπελο- Αλλόνησο, Κύμη- Σκόπελο- Αλλόνησο, Αλεξανδρούπολυ- Σαμοθράκη- Λήμνος- Αγ. Ευστράτιος- Μυτιλήνη
ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΛΠΙΣ Ι	Πόρο- Γαλατά
ΣΑΡΟΝΙΚ ΚΡΟΥΪΖΕΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ	Πειραιάς- Αίγινα- Αγ. Μαρίνα- Πέρδικα
ΣΑΡΡΗΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΕΤΑΝ	Λεύκιμη- Ηγουμενίτσα

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
			ΒΑΓΓΕΛΗΣ	
ΣΕΙΡΙΟΣ Α Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΑΣΧΑΛΗΣ	Γλώσσα Σκοπέλου- Σκιάθως- Γλύφα
ΣΕΤΑ Α.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΦΙΑ Π	Ρίο- Αντίρριο
ΣΙ ΛΙΝΓΚ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΨΑΡΙΑΝΗ, ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ	Χίο- Ψαρά, Χίο- Καρλοβασι- Βαθύ, Ενδοκυκλαδικές μεταφορές
ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ	Ελαφώνησος- Πούντα/ Νεάπολη/ Αγ. Πελαγία
ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ	Λαύριο- Τήνο- Μύκονο
ΣΠΕΤΣΕΣ ΚΑΤ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΣΠΕΤΣΕΣ ΚΑΤ	Πειραιά- Αίγινα- Πόρο
ΣΠΥΡΟΣ Σ 2 Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΠΥΡΟΣ Σ 2	Ρίο- Αντίρριο
ΣΤΟΦΑΔΕΣ Ν.Ε.	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΩΝ	Πειραιά- Χίο- Μυτιλήνη
ΣΥΛΛΟΓΟΣ "ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ"	ΠΕΙΡΑΙΑΣ/ ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	Οινούσσεσ- Χίος
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	Ερέρτια- Ωροπόσ
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Φ	Μεγαρική Ακτή- Φανερωμένη Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΧΟΙΠΑΝΤΑΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ	Πέραμα- Παλούκια

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ IV	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΓΙΩΡΓΗΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΩΡΑ Π	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Ε/Γ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Παλιοχώρα- Ελαφονήσι, Παλιοχώρα- Σουγιά, Παλιοχώρα- Ελαφονήσι
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΦΩΤΙΟΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ρίο- Αντίρριο
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	Ρίο- Αντίρριο
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΑΝΤΑΣ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΜΑΡΙΑ Κ	Παλούκια Σαλαμίνας-

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Πέραμα
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙ	Λεύκιμη- Ηγουμενίτσα
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΑΝΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ληξούρι- Αργοστόλι
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας
ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΜΠΟΥΦΗΣ	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ	Σπέτσες- Κόστα
ΣΥΡΙΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΘΗΡΑΣΙΑ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΘΗΡΑΣΙΑ	Οία Θήρας- Θηρασιά
ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Υ/Γ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Φ	Καβάλα- Θάσος
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΚΗ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΡΙΑΚΗ	Πόρος- Γαλατάς
ΥΔΡΑ ΚΑΤ Ν.Ε.	-	Ε/Γ	ΥΔΡΑ ΚΑΤ	Πειραιάς- Αίγινα/ Αγ. Μαρίνα
ΦΑΙΑΣ ΕΞΠΡΕΣ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΝ	Κέρκυρα- Ηγουμενίτσα
ΦΕΡΛΕΜΗ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ- ΕΛΕΝΗ	Αγ. Μαρίνα- Ν. Στύρα
ΦΙΛΙΑΓΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ	ΕΛΕΝΑ Φ.	Παλούκια Σαλαμίνας- Καματερό Σαλαμίνας- Πειραιάς, Φανερωμένη- Ελευσίνα, Νέα Πέραμος- Φανερωμένη
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΒΟΡ. ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε.		Φ/Γ-/Ο/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΡΗΜΝΙΩΤΙΣΣΑ, ΦΙΛΙΠΠΟΣ	Πειραιά- Χίο- Μυτιλήνη- Λήμνο, Πειραιά- Νάξο- Ικαρία- Σάμο, Πειραιά-

Επωνυμία	Έδρα	Τύπος	Πλοία	Δρομολογιακή γραμμή
				Πάρο- Νάξο- Θήρα
ΦΟΙΝΙΞ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ Ν.Ε.	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΑΜΙΑΝΟΣ	Φανερωμένη Σαλαμίνας- Μεγαρική Ακτή
ΦΡΑΓΚΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΧΑΛΚΗ	Ε/Γ	ΝΙΚΟΣ ΕΞΠΡΕΣ, ΝΗΣΟΣ ΧΑΛΚΗ	Χάλκη- Σκάλα Καμείρου Ρόδου
ΧΑΤΖΗΣ- ΓΟΥΔΑΣ- ΠΑΠΑΪΩΑΝΙΔΗΣ Ε.Π.Ε.	-	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΩΛ	Ρίο- Αντίρριο

Πηγή: Υ.Ε.Ν. / Υ.Αιγ.Ν.Π

Κάποια βασικά συμπεράσματα από τον παραπάνω πίνακα είναι τα εξής:

- 1ο)** Από τις 214 παραπάνω εταιρείες, οι 100 (κατά προσέγγιση) δραστηριοποιούνται σε πορθμεία και όχι σε ενδονησιακές μεταφορές.
- 2ο)** Οι κυριότερες πορθμειακές γραμμές είναι «Ρίο- Αντίρριο» και «Πέραμα- Παλούκια Σαλαμίνας». Σημειώνεται ότι στις γραμμές αυτές ο στόλος έχει αντικατασταθεί από νεότευκτα πλοία ανοικτού τύπου, υψηλών προδιαγραφών και σύγχρονης τεχνολογίας. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι ένα αμφίδρομο νεότευκτο πλοίο σύγχρονων προδιαγραφών κοστίζει τουλάχιστον 1δισ., αν όχι και αρκετά περισσότερο, και το ύψος της επένδυσης αυτής συγκριτικά με τη διανυόμενη απόσταση είναι αντίστροφο μια και πρόκειται για 1 ναυτικό μίλι, κατά προσέγγιση.
- 3ο)** Το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου(75%) είναι τα γνωστά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία¹ (Ε/Γ-Ο/Γ), ενώ αμέσως μετά έρχονται τα επιβατηγά (Ε/Γ) πλοία με ποσοστό 15% κα τέλος ακολουθούν τα φορτηγά-οχηματαγωγά (Φ/Γ-Ο/Γ) με ποσοστό 5% και τα επιβατηγά- υδροπτέρυγα (Ε/Γ-Υ/Γ) με ποσοστό 5% επίσης.

¹ Σε αυτή τη κατηγορία περιλαμβάνονται πλοία ανοικτού αλλά και κλειστού τύπου

- 4ο) Στις τοπικές ενδονησιακές μεταφορές δεν δραστηριοποιούνται πλοία μεγάλης ακτοπλοΐας παρά μόνο μικρά σκάφη. Τα μεγάλα πλοία τύπου Ε/Γ-Ο/Γ κλειστού τύπου δραστηριοποιούνται σε ποιο κύριες γραμμές, σε αυτές που χαρακτηριστικά ονομάζονται «γραμμές φιλέτα».
- 5ο) Δεν υφίστανται ουσιαστική εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών για ασφαλή γρήγορη και τακτική σύνδεση τους με άλλα νησιά.

4.3.: ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

4.3.1.: Πλαίσιο συμπεριφοράς χρηστών

Σκόπιμο είναι πριν ξεκινήσει η παρουσίαση της έρευνας να γίνει πρώτα μια ανάλυση στο πλαίσιο συμπεριφοράς των καταναλωτών/ χρηστών των παρεχόμενων από τις μικρές αυτές εταιρείες, υπηρεσίες, δεδομένου ότι μια τέτοια ανάλυση θα μας βοηθούσε να κατανοήσουμε καλύτερα τους λόγους/ αιτίες, αλλά και την βαρύτητα σημαντικότητας που έχει κάθε ένας από αυτούς στην διαδικασία επιλογής του εκάστοτε μέσου μεταφοράς και συνεπώς της ανταγωνιστικότητας του μέσου στη δρομολογιακή γραμμή που δραστηριοποιείται. Αυτές οι παράμετροι απεικονίζουν την σημαντικότητα τους μέσα από τους δείκτες που τις αντιπροσωπεύουν.

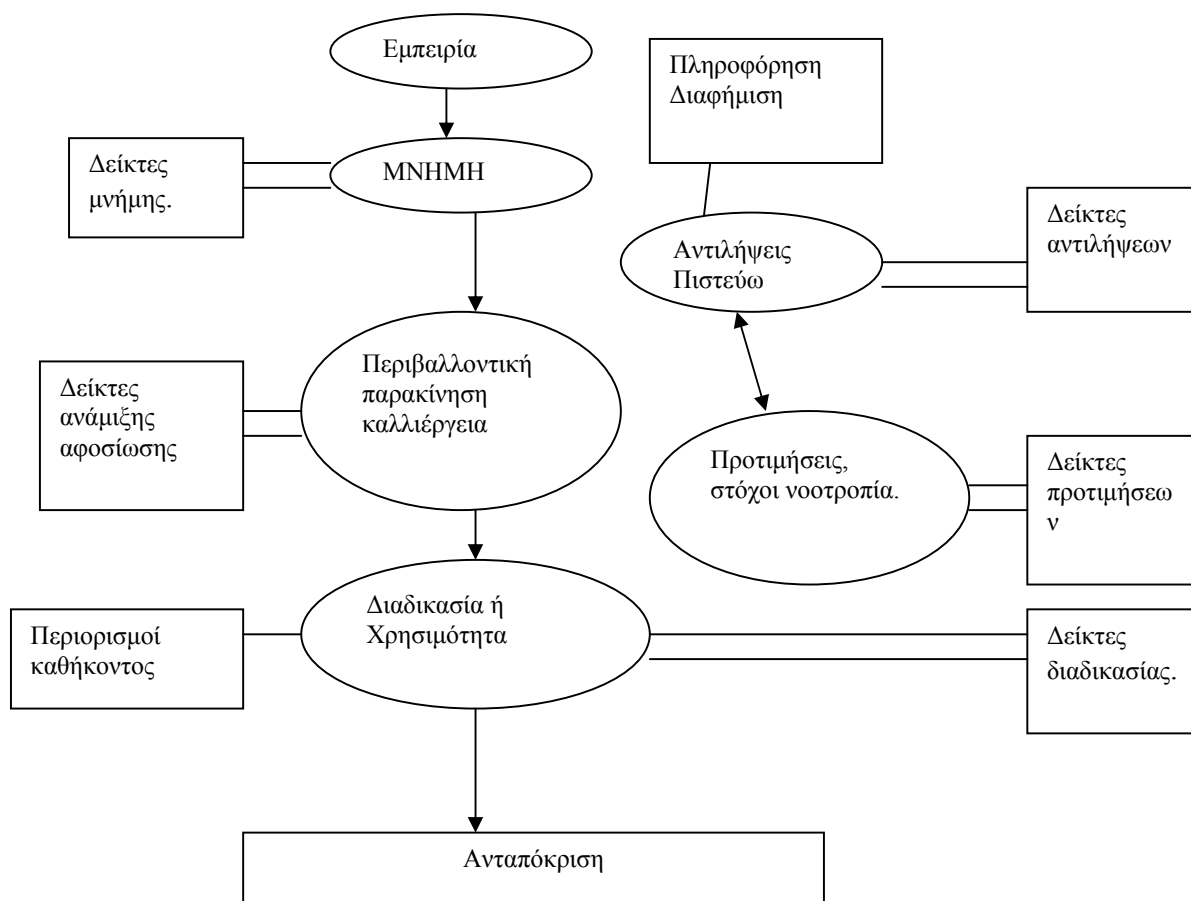
Υπάρχουν πολλοί παράμετροι επηρεασμού επιλογής του ενός ή του άλλου μεταφορικού μέσου που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι τα διάφορα πλοία. Οι παράμετροι αυτοί μπορεί να είναι πνευματικής μορφής (αντιλήψεις, πιστεύω, καλλιέργεια, μνήμη κα.), ψυχικής φύσης (περιορισμοί καθήκοντος, αφοσίωση κλπ)

και τέλος «σωματικής»/ υλικής μορφής (αδυναμία/ weakness σε κάποιο μέσο μεταφοράς, οικονομική κατάσταση, εμπειρίες). Και οι τρεις αυτές κατηγορίες των κριτηρίων επιλογής επηρεάζουν σημαντικά τον λήπτη απόφασης αλλά σε αναλογία με τα προσωπικά χαρακτηριστικά του καθενός, τον επηρεάζουν με διαφορετική ένταση, για παράδειγμα κάποιος μπορεί να δίνει μεγαλύτερη σημασία στα «υλικά» χαρακτηριστικά του μέσου μεταφοράς (όπως τιμή του εισιτηρίου σε συσχέτιση με την οικονομική του κατάσταση) ακόμα και αν τα πιστεύω του αντιτίθενται σε αυτό. Επίσης μπορεί να ισχύει και το αντίθετο ένας χρήστης, δηλαδή, θα πληρώσει περισσότερο απ' όσο «αντέχει» οικονομικά για ένα ταξίδι με το μέσο μεταφοράς που τον αντιπροσωπεύει περισσότερο ή με το οποίο εκείνος αισθάνεται μεγαλύτερη ασφάλεια ή άνεση.

Αυτό που παίζει τον κυριότερο και μεγαλύτερο ρόλο είναι η εμπειρία του επισκέπτη όσων αφορά την απόφαση για την συγκεκριμένη επιλογή. Αν λοιπόν ο ταξιδιώτης έχει ξάναταξιδέψει με το συγκεκριμένο πλοίο της γραμμής και γενικά έχει καλές εμπειρίες όσον αφορά τις ανέσεις και την ποιότητα του ταξιδιού, ενώ με κάποιο άλλο στη ίδια γραμμή δεν έχει μείνει ευχαριστημένος από το ταξίδι του, είναι λογικό να προτιμήσει το συγκεκριμένο πλοίο ή και αντίστροφα.

Επιπλέον, αν οι ταξιδιώτες δεν επιθυμούν για προσωπικούς λόγους, είτε λόγω της ασφάλειας που νιώθουν είτε του κόστους του εισιτηρίου, να ταξιδέψουν με κάποιο συγκεκριμένο πλοίο ή τύπο πλοίου, ότι και να αλλάξει στο κόστος ,ή στους άλλους παράγοντες (στις ανέσεις ,στην ποιότητα) δεν πρόκειται να επηρεάσει την τελική επιλογή τους. Ειδικά στα επαγγελματικά ταξίδια που πρέπει να γίνονται γρήγορα, χωρίς χρονική καθυστέρηση, η επιλογή του μέσου είναι προκαθορισμένη. Αυτό παρατηρείται στις γραμμές που έχουν τακτικό συγκοινωνιακό χαρακτήρα, όπως είναι τα πορθμεία ή η γραμμή «Παλούκια Σαλαμίνας – Πειραιά» και όχι στις γραμμές που έχουν δύο δρομολόγια την εβδομάδα ή και την ημέρα ακόμα μια και αυτές οι γραμμές ανήκουν στην ιδιαίτερη κατηγορία των γραμμών εθνικού συμφέροντος συνήθως.

Σχηματικά το πλαίσιο το οποίο καθορίζει το προφίλ του χρήστη και επηρεάζει την λήψη απόφασης του φαίνεται στη συνέχεια ενώ ακολουθεί και σχετική ανάλυση του.



Μελετώντας κανείς το ανωτέρω σχήμα μπορεί να κατανοήσει περισσότερο εμπειρισταωμένα τα κριτήρια βάση των οποίων επιλέγεται το μέσο μεταφοράς.

Αρχικά έχουμε τις εμπειρίες που έχει ο κάθε επιβάτης από χρήσεις του παρελθόντος. Είναι πολύ βασικό ένα μέσο μεταφοράς να αφήσει «ευχαριστημένο», ουσιαστικά, ικανοποιημένο ένα χρήστη τόσο όταν αυτός χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο μέσο για πρώτη φορά όσο και αν το χρησιμοποιεί για δεύτερη ή και

περισσότερες φορές. Με αυτόν τον τρόπο ο χρήστης την επόμενη φορά που θα ταξιδέψει θα έχει υπ' όψη του το συγκεκριμένο μέσο και χωρίς να μπει στην διαδικασία να επιλέξει μέσο μεταφοράς θα χρησιμοποιήσει κατ' ευθείαν αυτό. Με αυτό τον τρόπο οι εταιρείες μπορούν να έχουν αποκτήσουν πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, στην συνείδηση του χρήστη. Η Εμπειρία με την σειρά της σχετίζεται με την μνήμη, οπότε ανάλογα με το πόσο «ισχυρή» ή όχι μνήμη έχει κάποιος και όσο περισσότερα χαρακτηριστικά/ λεπτομέρειες των ταξιδιών, που έχει εκτελέσει, θυμάται τόσο ευκολότερα μπορεί να επιλέξει μέσο μεταφοράς. Η μνήμη μετριέται μέσω του δείκτη μνήμης και καθορίζει τις αντιλήψεις και τα πιστεύω του καταναλωτή. Οι αντιλήψεις του αυτές επηρεάζονται και από την πληροφόρηση και την διαφήμιση (ιδιαίτερα οι διαφημίσεις παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην επιλογή του μέσου μεταφοράς) και ποσοτικοποιούνται μέσω των δεικτών αντιλήψεων. Η αλήθεια βέβαια είναι ότι οι μικρές αυτές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε κλειστές κοινωνίες δεν κάνουν διαφήμιση όχι μόνο διότι ο προϋπολογισμός τους δεν το επιτρέπει αλλά κυρίως διότι η διαφήμιση για αυτές είναι η άποψη των ίδιων των χρηστών τους. Προχωρώντας επισημαίνουμε την περιβαλλοντική παρακίνηση και καλλιέργεια, ουσιαστικά εδώ μπορούμε να δούμε κατά πόσο παρακινούμαστε/ παρασυρόμαστε από το περιβάλλον μας για την χρήση κάποιου μέσου αλλά επίσης και κατά πόσο η καλλιέργεια του κάθε ατόμου επιδρά στην διαδικασία λήψης απόφασης. Για παράδειγμα κάποιο άτομο με αυξημένη πνευματική καλλιέργεια ενδεχομένως και να μην είναι τόσο εύκολο να παρασυρθεί/ επηρεαστεί από το περιβάλλον του και να μένει σταθερό στις αντιλήψεις του. Εδώ όμως, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι βασικό ρόλο κατέχει και η προσωπικότητα του κάθε ατόμου, δηλαδή, το πόσο ισχυρή ή όχι είναι και το πόσο αυτοπεποίθηση ή όχι έχει στις δικές του επιλογές και αποφάσεις. Για την μέτρηση αυτών έχουμε τους αντίστοιχους δείκτες ανάμιξης και αφοσίωσης. Παράλληλα, σύμφωνα με τις αντιλήψεις και τα πιστεύω του κάθε ενός διαμορφώνονται και οι προτιμήσεις, οι στόχοι και οι νοοτροπία του καθ' ενός. Αυτά όμως έχουν μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ τους, δηλαδή και οι προτιμήσεις με την

σειρά τους επηρεάζουν τα πιστεύω και τις αντιλήψεις των χρηστών. Οι παράμετροι αυτοί μαθηματικά αναπαρίστανται με τους δείκτες αντιλήψεων και προτιμήσεων αντίστοιχα.

Συνεπαγωγικά, περνάμε στην διαδικασία ή χρησιμότητα που έχει το κάθε μέσο μεταφοράς με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστήκα για τον κάθε χρήστη δεδομένου του ότι αυτά μπαίνουν υπό του πλαισίου των περιορισμών καθήκοντος και μετρώνται με τους δείκτες διαδικασίας. Τελικά φτάνουμε στην ολοκλήρωση του προφίλ του χρήστη με το στάδιο της ανταπόκρισης. Το κατά πόσο δηλαδή ανταποκρίνεται ο χρήστης σε αυτά που του προσφέρει το μέσο, το οποίο έχει επιλέξει, αλλά και το κατά πόσο αυτό το μέσο μεταφοράς ανταποκρίνεται σε όλες τις ανωτέρω παραμέτρους που θέσαμε για τον χρήστη.

Κλείνοντας αναφέρουμε ότι το προαναφερθέν διάγραμμα ισχύει γενικά για όλα τα μέσα μεταφοράς και για όλες τις γραμμές και αφορούν όχι μόνο επιβατικές αλλά και εμπορευματικές μεταφορές προκειμένου να ολοκληρωθεί και να προσδιορισθεί το προφίλ συμπεριφοράς των χρηστών.

4.3.2.: Μεθοδολογία δειγματοληψίας

Έχοντας αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια εκτενέστερα στην ανάλυση του θέματος, η οποία εστιάζει στη διερεύνηση του ανταγωνισμού των θαλασσίων ενδομεταφορών και ιδιαίτερα στις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες που εκτελούν ενδονησιωτικές μεταφορές, σκόπιμο κρίνεται πριν την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας να προσδιορίσουμε/ καθορίσουμε την μέθοδο δειγματοληψίας, η οποία ακολουθήθηκε αλλά και το ίδιο το δείγμα.

Σκοπός της κάθε δειγματοληψίας, αλλά και της εν λόγω, είναι αφενός μεν οι εκτιμήσεις των χαρακτηριστικών ενός μεγάλου πληθυσμού (εδώ οι επιχειρήσεις με έδρα κάποιο νησί ή λιμάνι, που έχουν ένα ή και περισσότερα πλοία και εκτελούν

ενδονησιωτικές πλόες) αφετέρου δε η μέτρηση αυτών των χαρακτηριστικών είναι ακριβή και άχρηστη όταν έχουμε συνολική απογραφή του πληθυσμού (census). Τα χαρακτηριστικά αυτά, τα οποία επιθυμείται να έχουν εκτιμηθεί βέλτιστα στο τέλος της έρευνας, είναι :

- ☞ Προσδιορισμός των χαρακτηριστικών των εταιρειών τέτοιου είδους προφίλ.
- ☞ Τρόπος του αντιλαμβάνονται την αγορά], όπως αυτή διαμορφώθηκε.
- ☞ Παράγοντες που επηρεάζουν την άποψη τους για την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου.
- ☞ Κατά πόσο τελικά το νέο αυτό καθεστώς αναβάθμισε ή υποβάθμισε τις μικρές ακτοπλοϊκές μεταφορές.
- ☞ Κατά πόσο η Ελλάδα ήταν έτοιμη για κάτι τέτοιο, και
- ☞ Πώς επιδρούν τα προσωπικά χαρακτηριστικά των ερωτώμενων στις απόψεις που αυτοί έχουν διαμορφώσει για την αγορά.

Έτσι, καθίσταται δυνατή η εκτίμηση των παραπάνω χαρακτηριστικών με ακρίβεια ενώ:

- ☐ Εξοικονομούνται χρήματα
- ☐ Κερδίζεται χρόνος
- ☐ Μειώνονται τα διαχειριστικά προβλήματα της έρευνας
- ☐ Μειώνεται η ενόχληση

Για να είναι σωστές και αντιπροσωπευτικές οι εκτιμήσεις μας, ως προς τον πληθυσμό, θα πρέπει να δημιουργηθεί και ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα αυτού. Αυτά, λοιπόν, που κάθε ερευνητής καλείται να αποσαφηνίσει και να προσδιορίσει είναι :

- ☞ Εάν το δείγμα του θα είναι πιθανοτικό ή μη πιθανοτικό
- ☞ Ποια στρατηγική θα ακολουθήσει για τη δειγματοληψία
- ☞ Ποιες θα είναι οι μονάδες του δείγματος, και
- ☞ Ποίο το μέγεθος του δείγματος.

Στην παρούσα περίπτωση έχουμε :

το δείγμα που επιλέχθηκε ήταν πιθανοτικό, δηλαδή, κάθε στοιχείο του πληθυσμού (population element) να συμπεριληφθεί στο δείγμα είναι γνωστή και μεγαλύτερη από το μηδέν.

Η στρατηγική δειγματοληψίας προσεγγίζει με αυτή του Τμηματοποιούμενου Τυχαίου Δείγματος (Stratified Random Sampling). Ο πληθυσμός είναι μοιρασμένος σε group αμοιβαίως αποκλειστικά και ένα απλό τυχαίο δείγμα επιλέγεται από κάθε Group (stratum). Τα group στα οποία, όπως προείπαμε, είναι μοιρασμένος ο πληθυσμός είναι τα : α) οι άγονες/ επιδοτούμενες γραμμές, β) γραμμές που δεν επιδοτούνται αλλά εκτελούν ενδονησιωτικές πλόες ή/ και είναι μικρές ναυτιλιακές

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι για πρακτικούς/ λειτουργικούς λόγους έγινε η εξής παραδοχή : Πηγή του δείγματος είναι μία επιχείρηση από κάθε γραμμή και όχι δύο ή τρεις δρώντες σε κάθε γραμμή (όπου φυσικά αυτοί υπάρχουν). Παράλληλα, επειδή οι περισσότερες εταιρείες εδρεύουν σε νησιά και δεν υπήρξε φυσική συνέντευξη η πηγή του δείγματος περιορίζεται σε εταιρείες των οποίων οι πλοιοκτήτες είχαν την πρόθεση να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο μέσω τηλεφώνου ή με τη χρήση fax.

Κλείνοντας θα πρέπει να γίνει μια μνεία στους παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν το μέγεθος του δείγματος και οι οποίοι είναι οι :

- Αριθμός των groups που χρειάζονται να αναλυθούν (2 group σύμφωνα με την προηγούμενη κατηγοριοποίηση)
- Απαιτούμενη ακρίβεια
- Κόστος δείγματος

Στην συγκεκριμένη περίπτωση έχοντας λάβει υπ' όψη μας όλα τα παραπάνω το δείγμα μας είναι το ακόλουθο:

- Μέγεθος δείγματος = 17 εταιρείες
- 9 = δρομολογιακές γραμμές
- 7 = μικρές ακτοπλοϊκές γραμμές

4.3.3.: Ανάλυση ερωτηματολογίου

Στην παρούσα έρευνα που αφορά τον προσδιορισμό και τη δομή του ανταγωνισμού των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών μετά την απελευθέρωση της αγοράς, κυρίαρχο ρόλο έχει η άποψη του πλοιοκτήτη πλοίων που εκτελούν μικρές ενδονησιωτικές πλόες. Στην προσπάθεια μου να κατανοήσω την συμπεριφορά αυτή η δημιουργία μίας βάσης δεδομένων κρίθηκε απαραίτητη. Η περισσότερο χρησιμοποιούμενη μέθοδος συλλογής πρωτογενών στοιχείων δεν είναι άλλη από το ερωτηματολόγιο στο οποίο και κατέφυγα. Με το τρόπο αυτό κατάφερα να εξάγω γρήγορα αποτελέσματα με χαμηλό (σχετικά) κόστος. Η έρευνα με ερωτηματολόγιο όμως έχει και αρκετά μειονεκτήματα όπως είναι η άρνηση απάντησης, η αδυναμία απάντησης και το γεγονός λάθος κατανόησης κάποιας ερώτησης και συνεπώς λάθος απάντησης, κυρίως στις περιπτώσεις συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου με fax. Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγινε με προσωπική συνέντευξη το διάστημα 05/08-20/08/2004.

Στο πρώτο τμήμα του ζητούνται κάποια στοιχεία που αφορούν την εταιρία του ερωτώμενου καθώς και τον τρόπο επιλογής πληρωμάτων. Υπάρχουν πέντε ερωτήσεις ανοιχτού τύπου που εξετάζουν την επωνυμία, την έδρα της εταιρείας, τον αριθμό εργαζομένων στην εταιρεία στο γραφείο αλλά και στο πλοίο και τη σχέση του πλοιοκτήτη με το πλήρωμα και μία πολλαπλής επιλογής που δηλώνει το είδος αυτής.

Στο δεύτερο τμήμα του ερωτηματολογίου διερευνώνται τα στοιχεία των υπό διαχείριση πλοίων της εταιρείας. Η πρώτη ερώτηση ανοιχτού τύπου αφορά τον αριθμό των ταξιδιών και η οι επόμενες δύο πολλαπλής επιλογής τον τύπο και την χωρητικότητα των ή του πλοίου αντίστοιχα.

Στο τρίτο τμήμα εξετάζονται τα στοιχεία της δρομολογιακής γραμμής στην οποία δραστηριοποιείται η συγκεκριμένη εταιρεία. Υπάρχουν επτά ερωτήσεις ανοιχτού τύπου και τρεις πολλαπλής επιλογής. Μας γνωστοποιούνται με το τρόπο αυτό ο

αρχικός και τελικός προορισμός του ταξιδιού, η διανυόμενη απόσταση σε ναυτικά μίλια, η συχνότητα των δρομολογίων κατά τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο. Στην περίπτωση που στην γραμμή δραστηριοποιούνται και άλλα πλοία ζητείτε επιπλέον να προσδιοριστεί ο τύπος (προδιαγραφές) των άλλων πλοίων καθώς και οι σχέσεις μεταξύ των πλοιοκτητών.

Το τέταρτο τμήμα εξετάζει την εφαρμογή και τις αλλαγές που έφερε στην συγκεκριμένη γραμμή αλλά και εταιρεία το νέο καθεστώς με δεκαπέντε ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής. Παράλληλα, διαπιστώνεται και το ύψος του ναύλου καθώς και εξετάζεται τιμολογιακή πολιτική της ερωτώμενης εταιρείας.

Στο πέμπτο τμήμα εξετάζεται η χρησιμότητα και αποτελεσματικότητα της απελευθέρωσης και συγκεκριμενοποιείται η θέση του ερωτώμενου ως προς τη νέα αυτή αγορά, με δύο ερωτήσεις ανοικτού τύπου και μία πολλαπλής επιλογής.

Τέλος στο έκτο τμήμα ζητούνται κάποια προσωπικά στοιχεία του συνεντευξιαζόμενου όπως η ηλικία, το φύλο, θέση στην εταιρεία, το επίπεδο μόρφωσης, με στόχο την διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης εικόνας του κάθε επιχειρηματία για να συσχετίσουμε έτσι τα προσωπικά του χαρακτηριστικά με την επιλογή του.

4.4.: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μια παράθεση και σχολιασμός των αποτελεσμάτων της μικρής αυτής έρευνας για τον ανταγωνισμό των θαλασσίων μεταφορών εφαρμοσμένο στην περίπτωση των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα σημαντικότερα κατά τη κρίση μου διαγράμματα ενώ τα υπόλοιπα παρατίθενται στο τέλος του παραρτήματος.

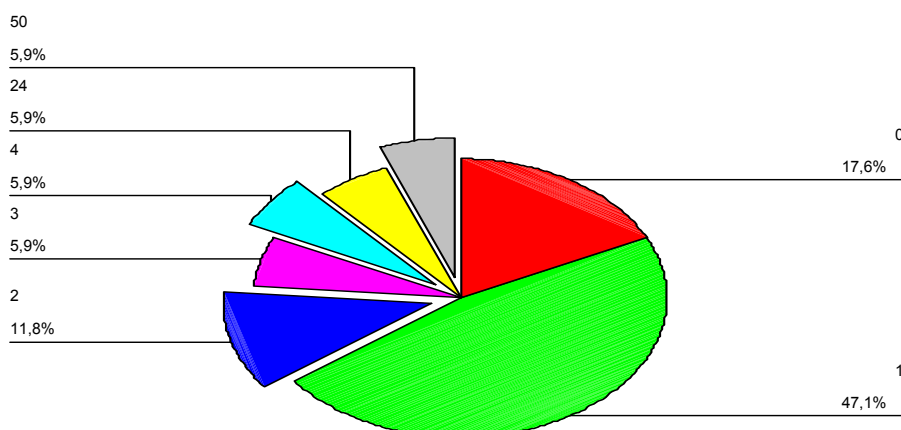
4.4.1.: Οι εταιρείες

Τα ακόλουθα διαγράμματα έχουν πηγή προέλευσης το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου στο οποίο ο ερωτώμενος καλούταν να απαντήσει σε ερωτήσεις που αφορούν στα στοιχεία της εταιρείας. Οι ερωτήσεις του πρώτου μέρους περιλαμβάνουν:

- Την επωνυμία της εταιρείας
- Την έδρα της
- Τον αριθμό των εργαζομένων (άνδρες και γυναίκες) στην εταιρεία
- Τον αριθμό του πληρώματος ανά πλοίο
- Την πιθανότητα συγγενικής σχέσης πληρώματος και πλοιοκτήτη
- Τον τρόπο επιλογής των πληρωμάτων.

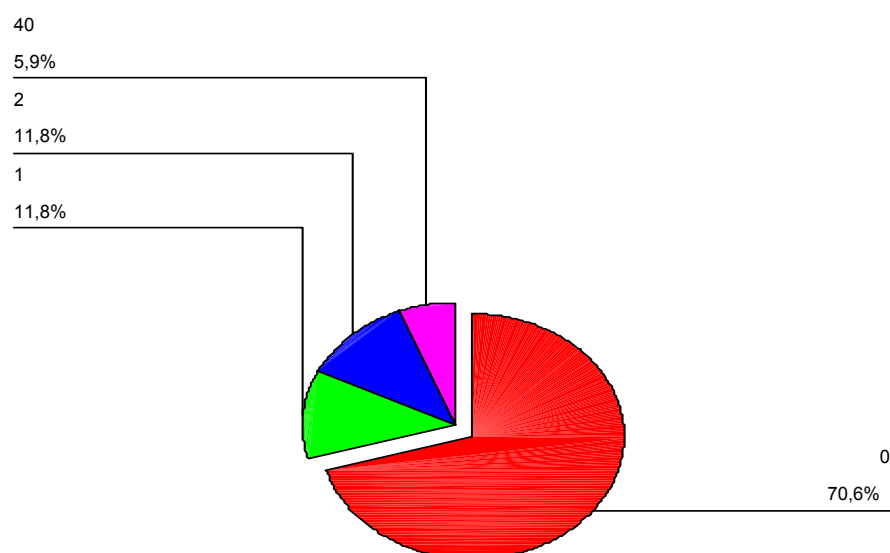
Από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων προκύπτει ότι το 90% των εταιρειών δηλώνουν έδρα σε νησί καλύπτοντας απαντήσεις από την περιοχή του Ιονίου (Κέρκυρα), του Σαρωνικού (Σαλαμίνα) και του Αιγαίου (Δωδεκάνησα, Κυκλάδες).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.1.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΝΔΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ



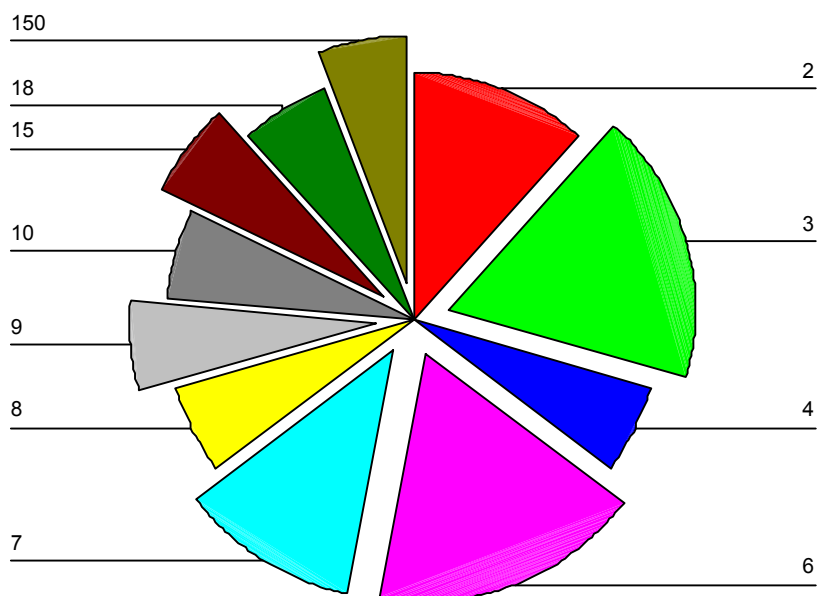
Στο διάγραμμα 4.1. φαίνεται ο αριθμός των εργαζομένων ανδρών ανά εταιρεία. Διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό(77%) αυτών απασχολεί 0-2 άνδρες, οι οποίοι ταυτόχρονα αποτελούν και το μοναδικό υπαλληλικό προσωπικό των εταιριών αυτών. Το αποτέλεσμα αυτό έρχεται να μας επιβεβαιώσει ότι πρόκειται για εταιρείες των οποίων η λειτουργία και η οργάνωση γίνεται αποκλειστικά και μόνο από τον πλοιοκτήτη και στις περιπτώσεις που ο ίδιος εργάζεται και ως μέλος του πληρώματος δεν υφίστανται απασχόληση στο γραφείο, ενώ ταυτόχρονα τα στοιχεία της εταιρείας συμπίπτουν με τα στοιχεία της οικίας του εργαζομένου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ



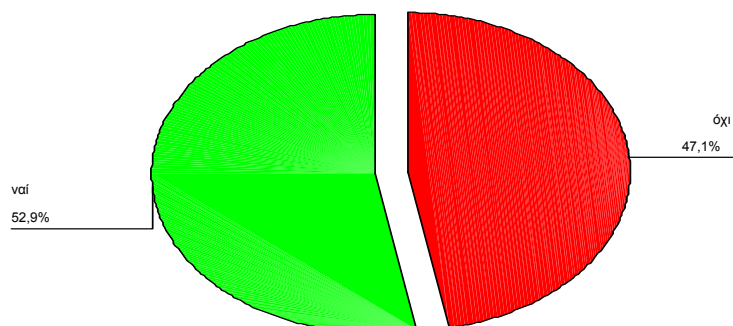
Στο προηγούμενο διάγραμμα (4.2.) παρουσιάζεται ο αριθμός εργαζομένων γυναικών ανά εταιρεία. Παρατηρείται η μικρή συμμετοχή των γυναικών στις μικρές και οικογενειακού χαρακτήρα εταιρείες ενώ ταυτόχρονα το 6% που δηλώνει 40γυναίκες αντιστοιχεί σε μια εταιρεία μεγάλη που βρίσκεται υπό σύσταση και τις οποίας τα πλοία θα είναι μεγάλης ακτοπλοΐας ενώ ταυτόχρονα θα εκτελούν αποκλειστικά και μόνο ενδονησιακές μεταφορές.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.3.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ



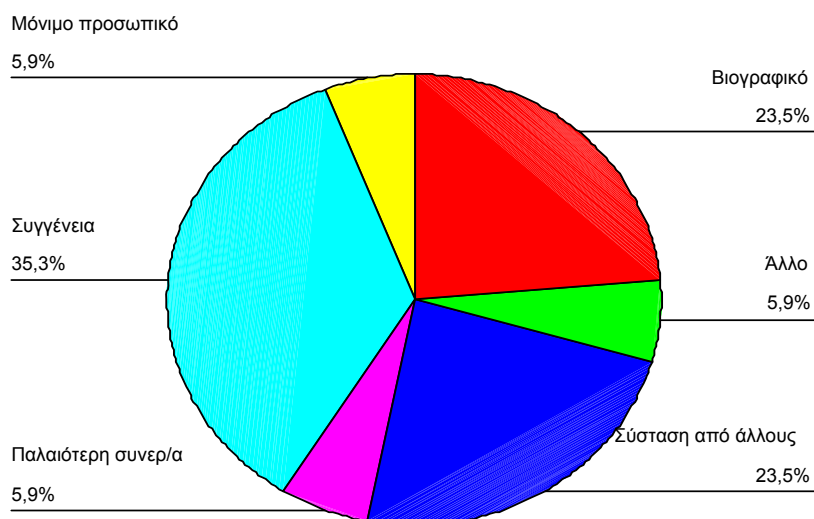
Στο σχετικό διάγραμμα (4.3.) που αφορά στον αριθμό του πληρώματος ανά πλοίο διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (60%) απασχολεί πλήρωμα από 2 έως και 7 άτομα. Πρόκειται δηλαδή για μικρά πλοία μια και τα πλοία μεγάλης ακτοπλοΐας απαιτείται να έχουν πολλά περισσότερα άτομα πλήρωμα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.4.: ΣΥΓΓΕΝΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ



Το προηγούμενο διάγραμμα (4.4.) είναι πολύ σημαντικό διότι μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι ναι μεν στο μεγαλύτερο ποσοστό (53%) των εταιρειών αυτών υπάρχει συγγενική σχέση πλοιοκτήτη και πληρώματος αλλά αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί ότι στο 47% των μικρών αυτών εταιρειών δεν υπάρχει συγγενική σχέση πλοιοκτήτη και πληρώματος

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.5.: ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ



Στο παραπάνω διάγραμμα (4.5.) παρουσιάζονται οι τρόποι με τους οποίους γίνεται η επιλογή των πληρωμάτων. Άξιο αναφοράς είναι ότι το 23% έχει απαντήσει πως η πρόσληψη γίνεται μέσω βιογραφικού, αυτό είναι πολύ σημαντικό μια και μιλάμε για μικρές ναυτιλιακές εταιρείες. Βέβαια, και εδώ το 35% (δηλαδή το μεγαλύτερο ποσοστό) έχει σαν κριτήριο επιλογής τη συγγένεια ενώ το 23% τη σύσταση από άλλους. Ας μην ξεχνάμε ότι ο χώρος της ναυτιλίας αποτελεί ένα «κύκλωμα» στο οποίο η συγγένεια ή οι καλές συστάσεις αποτελούν το διαβατήριο πρόσβασης σε αυτό. Τέλος, όπως σχολιάστηκε από κάποιο πλοιοκτήτη βασικό κριτήριο επιλογής πληρωμάτων αποτελεί το ναυτικό φυλλαδίου του υποψηφίου.

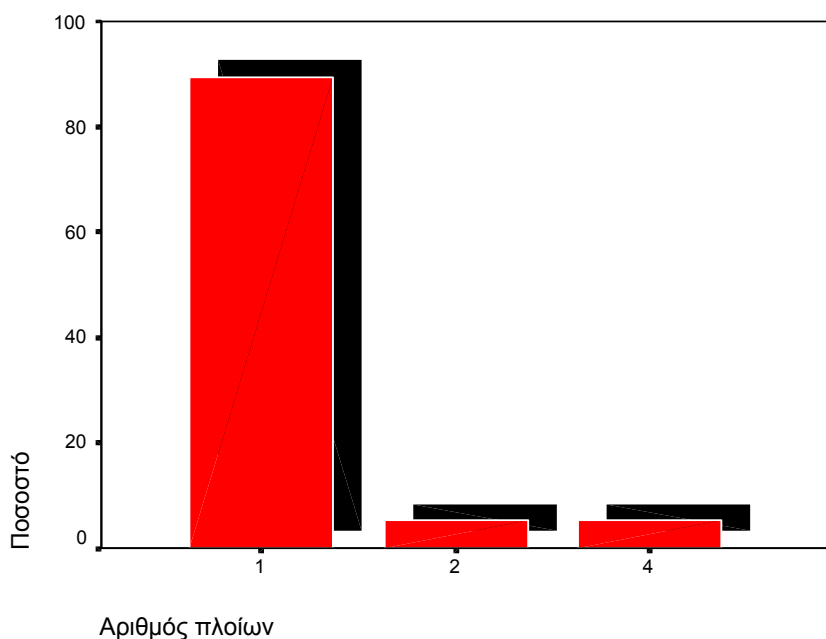
4.4.2.: Στόλος

Τα ακόλουθα αποτελέσματα προέρχονται από το δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου στο οποίο γίνονται ερωτήσεις σχετικά με τον υπό διαχείριση στόλο της εν λόγω εταιρείας. Το μέρος αυτό περιλαμβάνει τις ακόλουθες ερωτήσεις:

- Αριθμός πλοίων της εταιρείας
- Τύπος πλοίων της εταιρείας
- Μέση χωρητικότητα επιβατών, αυτοκινήτων, και φορτηγών ανά πλοίο

Στο διάγραμμα 4.6. φαίνεται ο αριθμός των υπό πλοιοκτησία πλοίων ανά εταιρεία σε ποσοστά απαντήσεων. Το διάγραμμα αυτό έρχεται να επιβεβαιώσει ότι η πλειοψηφία (90%) των μικρών ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα είναι μοναχοβάπορες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.6.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

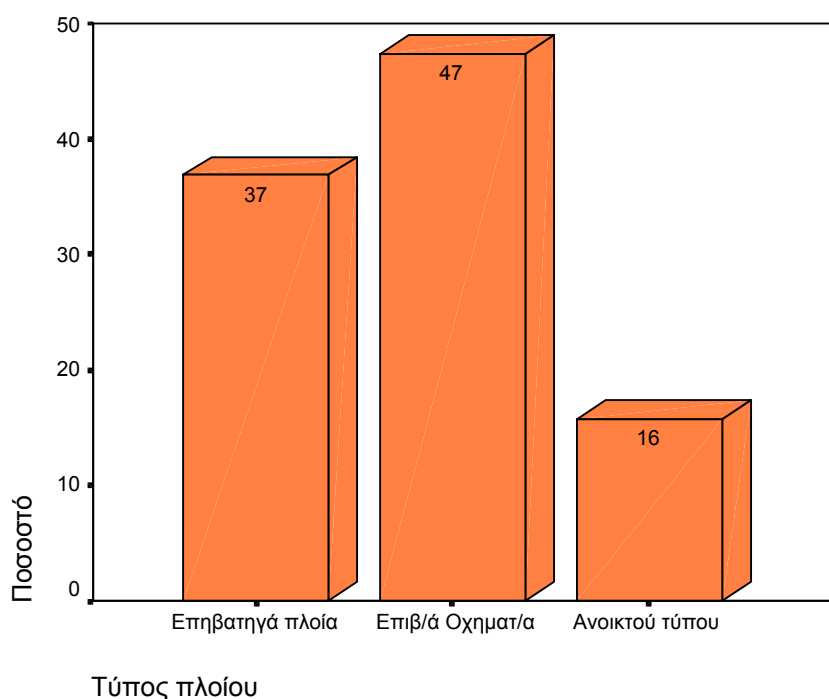


Άλλωστε αυτό είναι κάτι αναμενόμενο μια και αυτές οι δρομολογιακές γραμμές εξυπηρετούν μικρό αριθμό επιβατικού κοινού με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορη η

επένδυση σε δεύτερο πλοίο, σε συνδυασμό με το ότι οι περισσότερες απολαμβάνουν μονοπωλιακές συνθήκες αγοράς και συνεπώς δεν τίθεται θέμα μεριδίου αγοράς. Επίσης, κατά νου πρέπει να υπάρχει και το ότι κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία (ακόμα και στην ποντοπόρο και φορτηγό ναυτιλία) έχει πάντα σχεδόν, ένα πλοίο στην κατοχή της για να μπορεί σε περιπτώσεις πτώχευσης να σώσει τα άλλα περιουσιακά της στοιχεία.

Στο ακόλουθο διάγραμμα (4.7.) παρουσιάζονται οι τύποι πλοίων. Όπως ήταν αναμενόμενο τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία είναι αυτά που κατέχουν την κυρίαρχη θέση με ποσοστό 47%, ενώ ακολουθούν τα επιβατηγά πλοία με ποσοστό 37% και τέλος τα ανοικτού τύπου ή ferry boats με ποσοστό 16%.

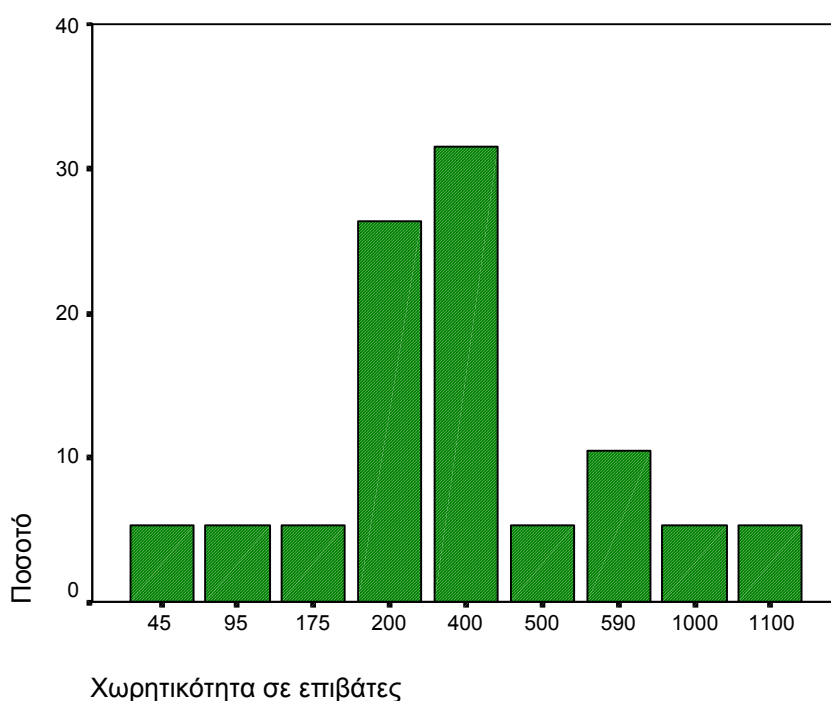
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.7.: ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ



Τέλος, στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η χωρητικότητα των πλοίων σε επιβάτες. Λόγω του ότι κάθε πλοίο μπορεί να μεταφέρει για λόγους ασφαλείας

λιγότερους επιβάτες τη χειμερινή από ότι τη θερινή περίοδο έχει επιλεγεί να συμπληρώνεται από τους ερωτούμενους η μέση χωρητικότητα των πλοίων. Διαπιστώνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχουν πλοία χωρητικότητας 200-400 επιβατών. Αυτό συμβαίνει διότι όπως φάνηκε και προηγούμενα το μεγαλύτερο μέρος του στόλου αποτελούν πλοία Ε/Γ-Ο/Γ είτε ανοικτού είτε κλειστού τύπου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.8.: ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ



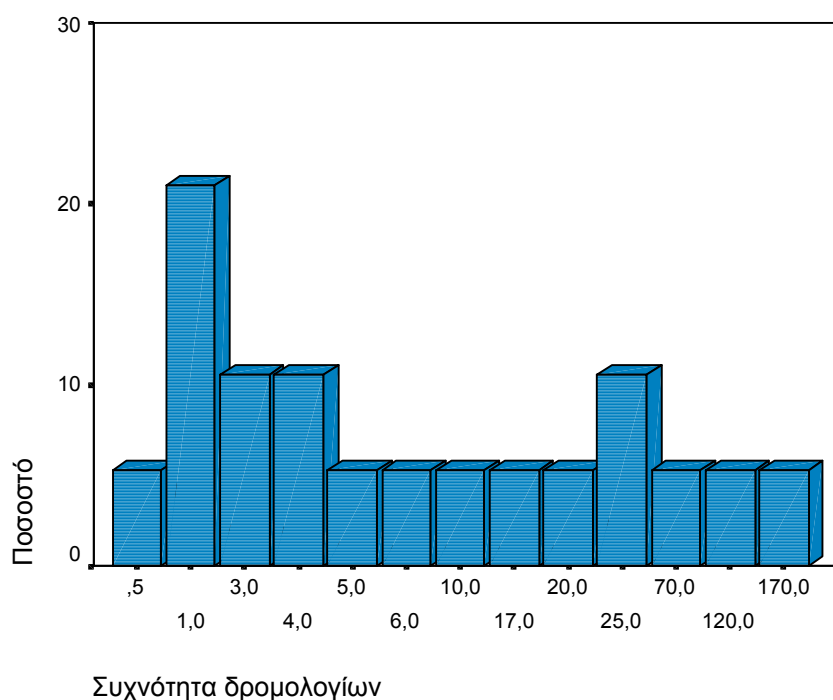
Επίσης, τα ποσοστά που αναφέρονται σε χωρητικότητες 45-150 άτομα αναφέρονται σε Ε/Γ πλοία που δραστηριοποιούνται σε γραμμές όπως «Χάλκη-Ρόδος», «Σαλαμίνα- Πειραιά» κλπ.

4.4.3. Δρομολογιακή γραμμή

Το κομμάτι αυτό περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της στατιστικής επεξεργασίας του τρίτου μέρους του ερωτηματολογίου που αφορά στα στοιχεία των δρομολογιακών γραμμών. Σε αυτό όπως και στο επόμενο μέρος του ερωτηματολογίου ο αριθμός των ερωτήσεων είναι αρκετά μεγάλος και γι' αυτό το λόγο δεν θα γίνει καταγραφή των ερωτήσεων τη στιγμή μάλιστα που έχει προηγηθεί σχετική ανάλυση του ερωτηματολογίου σε σχέση με το ότι υπάρχει σχετικό αντίγραφο στο παράρτημα.

Στο ακόλουθο διάγραμμα (4.9.) παρουσιάζεται διαγραμματικά η συχνότητα δρομολογίων ανά γραμμή. Εδώ φαίνεται ουσιαστικά η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού την καλοκαιρινή περίοδο ανά γραμμή σε ημερήσια βάση και όχι σε εβδομαδιαία, γι' αυτό άλλωστε και η πρώτη τιμή είναι 0,5 δρομολόγια την ημέρα

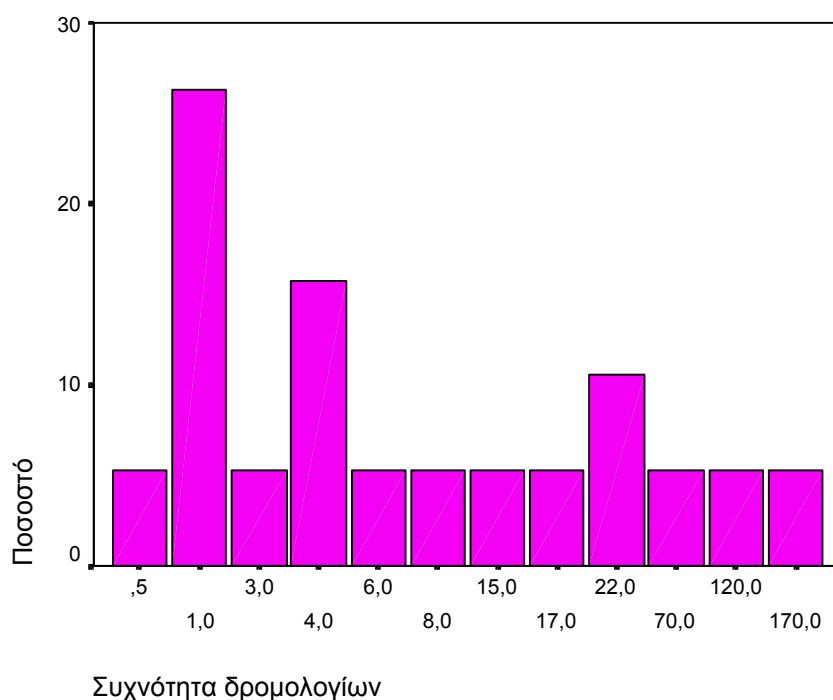
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.9.: ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ



διότι στη συγκεκριμένη γραμμή γίνονται 3 δρομολόγια την εβδομάδα. Διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων είναι μεταξύ 1-4 δρομολόγια την ημέρα. Επισημαίνεται ότι αυτά τα δρομολόγια εκτελούνται από το σύνολο των εταιρειών στην συγκεκριμένη γραμμή και όχι από το πλοίο του ερωτώμενου.

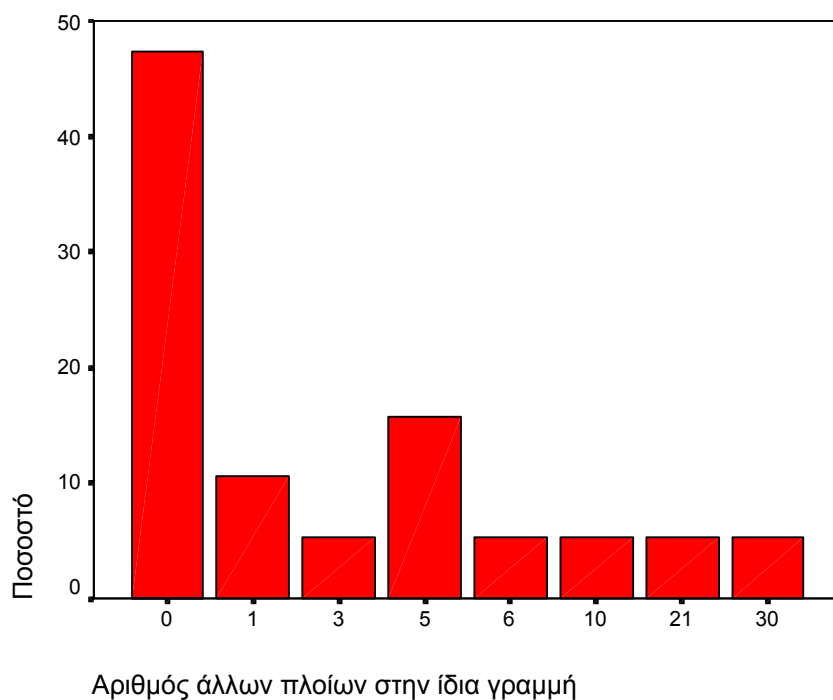
Στο παρακάτω διάγραμμα (4.10.) παρουσιάζεται, αντίστοιχα με πριν, η ημερήσια συχνότητα των δρομολογίων ανά γραμμή για τη χειμερινή όμως περίοδο. Βλέπουμε ότι ναι μεν υπάρχει κάποια διακύμανση στη συχνότητα αυτή των δρομολογίων αλλά στις περισσότερες γραμμές τα δρομολόγια την χειμερινή και την θερινή περίοδο ή είναι ίδια ή έχουν πολύ μικρές διαφορές. Αυτό συμβαίνει διότι οι εταιρείες που εξετάζονται δραστηριοποιούνται σε γραμμές οι οποίες αποτελούν **αστική συγκοινωνία** και είναι το μόνο μέσω εξυπηρέτησης των κατοίκων των περιοχών που συνδέουν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.10.: ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΝ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ



Στο επόμενο διάγραμμα (4.11) παρουσιάζεται ο αριθμός των επιπλέον πλοίων που δραστηριοποιούνται στη γραμμή πέρα από το πλοίο του ερωτώμενου. Όπως φαίνεται και από το διάγραμμα το 45% των γραμμών αποτελούν μονοπώλια ενώ αμέσως μετά με ποσοστό 10% έρχονται οι γραμμές στις οποίες δραστηριοποιείται άλλο ένα πλοίο, δηλαδή δύο πλοία στο σύνολο. Με αυτό τον τρόπο διαπιστώνεται ότι οι περισσότερες γραμμές των ενδοησιωτικών μεταφορών που συνήθως σε ένα ζεύγος μεταφοράς προέλευσης – προορισμού χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, ακόμα και μετά την απελευθέρωση δεν αποτελούν πόλο έλξης των εταιρειών.

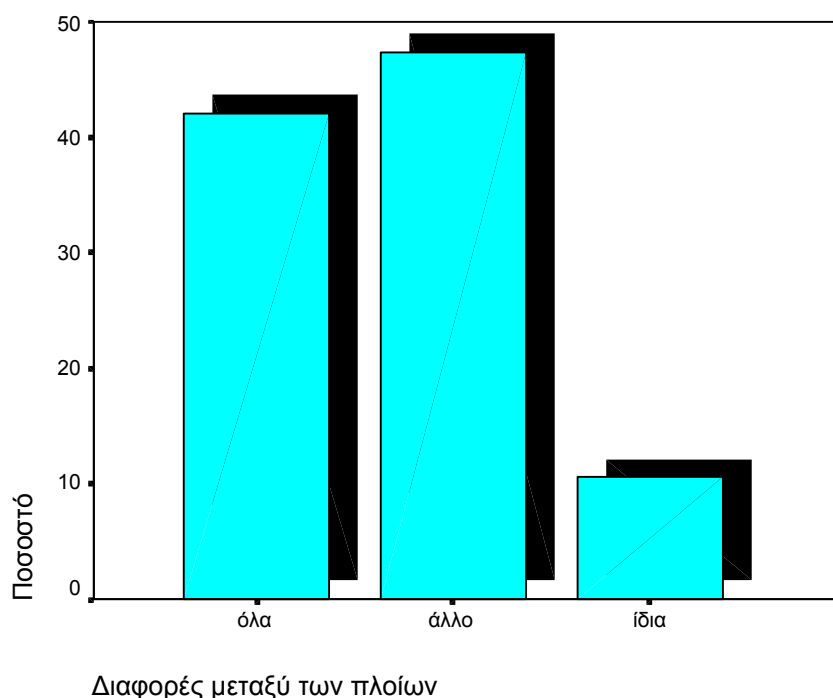
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.11.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΓΡΑΜΜΗ



Στο 4.12. διάγραμμα παρουσιάζονται οι διαφορές που πιστεύεται ότι έχουν τα πλοία των ερωτώμενων με αυτά των ανταγωνιστών, όπου αυτοί υπάρχουν. Αποδεικνύεται ότι το ποσοστό που πιστεύει στις ίδιες δυνατότητες των σκαφών είναι πολύ μικρό, ενώ σημαντικό (40%) είναι το ποσοστό των πλοίων που

πιστεύεται ότι έχουν διαφορές μεταξύ τους. Η επιλογή όλα περιλαμβάνει τις μεταβλητές: α) ηλικία πλοίου, β) μηχανολογικός εξοπλισμός πλοίου και γ) ποιότητα στη μεταφορά.

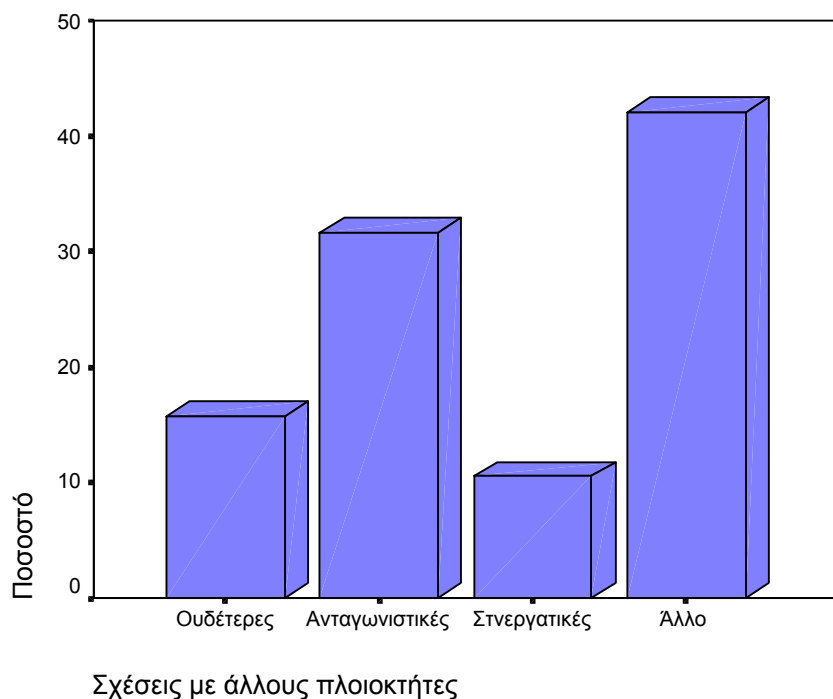
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.12: ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ



Στο 4.13. διάγραμμα παρουσιάζονται οι σχέσεις του ερωτώμενου με τους άλλους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στην αγορά, όπου αυτοί υπάρχουν. Από αυτούς σημαντικό είναι να παρατηρήσουμε το ποσοστό του 30% των απαντήσεων που θέλει τους δρώντες να ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Είναι καθοριστικό και σημειωθεί ότι ο ανταγωνισμός αυτός όμως τις περισσότερες φορές δεν είναι θεμιτός και το κυριότερο δεν γίνεται επί ίσους όρους. Το αποτέλεσμα είναι να υπάρχει σημαντικό πρόβλημα μεταξύ της συνεργασίας και αποτελεσματικότητας για την εξυπηρέτηση των επιβατών αλλά το κυριότερο είναι ότι το επιβατικό κοινό όχι απλά δεν καρπώνεται τα καλά του ανταγωνισμού αλλά κυρίως είναι

αναγκασμένο να υποστεί χειρότερη εξυπηρέτηση σε σχέση με το να υπήρχε μονοπώλιο ή να μην ήταν απελευθερωμένη η αγορά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.13.. ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ

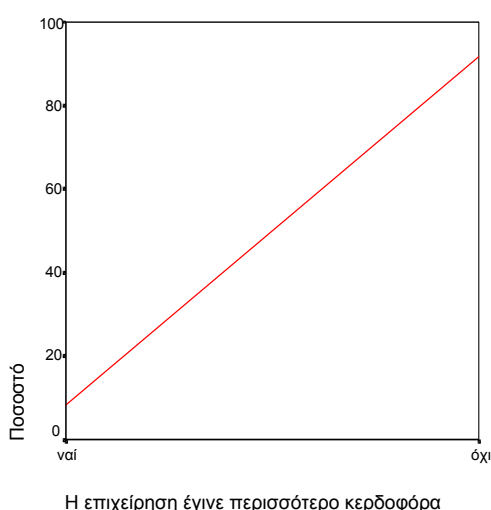


4.4.4.: Άρση των περιορισμών του καμποτάζ

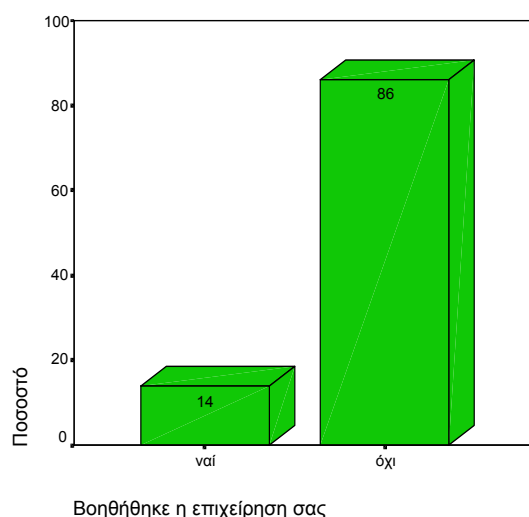
Τα ακόλουθα αποτελέσματα προέρχονται από το τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου στο οποίο γίνονται ερωτήσεις σχετικά με την άρση των περιορισμών του καμποτάζ και την απελευθέρωση των γραμμών. Σκοπός είναι μέσα από αυτό να δούμε τις απόψεις των πλοιοκτητών σχετικά με το νέο αυτό νομικό πλαίσιο, κατά πόσο βοηθήθηκαν μέσω αυτού για την ανάπτυξη τους (οι επιχειρήσεις) ή για την αναβάθμιση της γραμμής όπου δραστηριοποιούνται.

Στα επόμενα διαγράμματα (4.14. και 4.15.) παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το αν πιστεύουν ότι το νέο καθεστώς τους βοηθά να έχουν μια περισσότερο κερδοφόρα εταιρεία ή όχι και το αν η εφαρμογή του τους βοήθησε για περαιτέρω ανάπτυξη και επέκταση, αντίστοιχα. Και στα δύο διαγράμματα οι απαντήσεις των πλοιοκτητών είναι αρνητική. Κατά γενική ομολογία των πλοιοκτητών το νέο αυτό καθεστώς κρίνεται καθοριστικό για την καταστροφή των εταιρειών τέτοιου προφίλ και την προώθηση και ενίσχυση των κοινοπραξιών και των συγχωνεύσεων, ώστε να διατηρηθούν στην εκάστοτε γραμμή. Στο θέμα αυτό θα αναφερθούμε και στη συνέχεια εκτενέστερα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.14.: ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



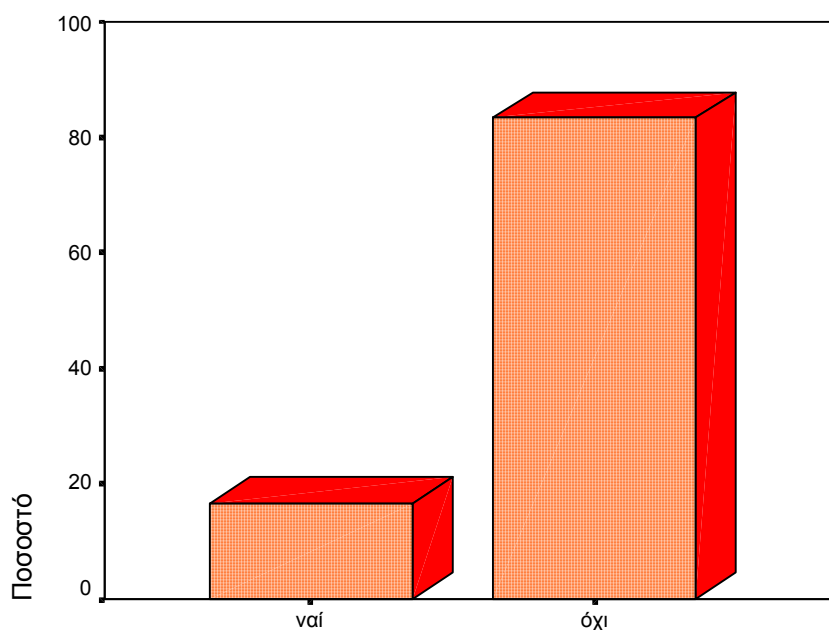
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.15.: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



Συνεχίζοντας στο διάγραμμα 4.16. εμφανίζονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων σχετικά με το αν η τιμή του ναύλου διαφοροποιείται τη χειμερινή και την καλοκαιρινή περίοδο. Μετά την απελευθέρωση και σύμφωνα με τον κανονισμό 3577 κάθε εταιρεία μπορεί να καθορίζει η ίδια το ύψος των ναύλων της και παράλληλα μπορεί να εφαρμόζει τέτοια τιμολογιακή πολιτική στην οποία περιλαμβάνεται και διαφορετικό ύψος τιμών την χειμερινή και την θερινή περίοδο. Όπως διαπιστώνεται από το σχετικό διάγραμμα, λοιπόν, το μεγαλύτερο ποσοστό, 80%, απάντησε ότι δεν

υφίστανται καμία διαφοροποίηση μεταξύ των ναύλων τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.16.: ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

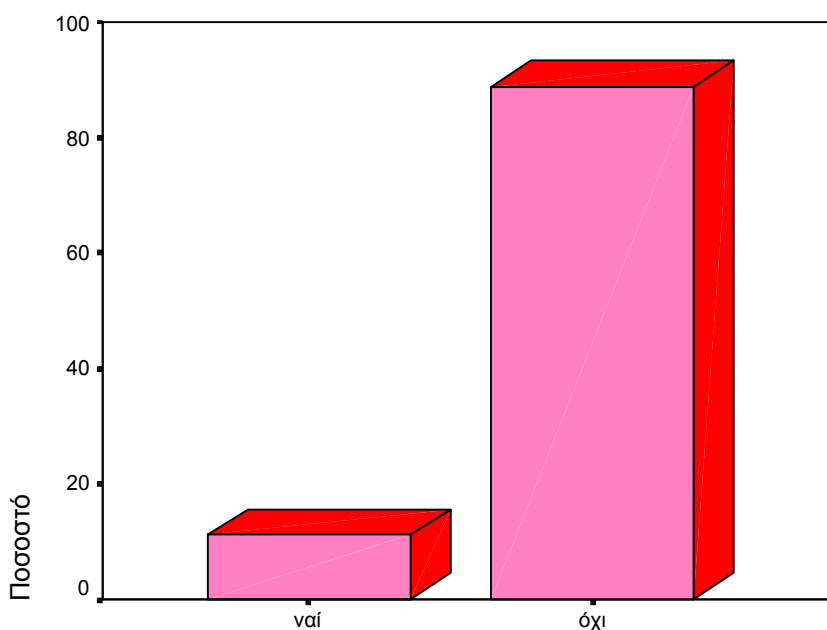


Διαφορά στην τιμή το χειμώνα και το καλοκαίρι

Παράλληλα, στο διάγραμμα 4.17. παρουσιάζεται η ομοιογένεια ή ανομοιογένεια των του ύψους των ναύλων ανά γραμμή. Εδώ ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει αν τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ίδια γραμμή με αυτόν έχουν την διαφορετική τιμή ναύλου ή όχι. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να διαπιστωθεί κατά πόσο ο ανταγωνισμός επέφερε αλλαγές όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα των τιμών. Από το διάγραμμα φαίνεται ότι το 90% απάντησε πως δεν υφίστανται διαφορά του ναύλου μεταξύ των ανταγωνιστών. Αυτό μπορούμε να πούμε ότι μπορεί να οφείλεται στο ότι σε αρκετές γραμμές οι σχέσεις των πλοιοκτητών είναι συνεργατικές ενώ επίσης πολλές είναι και οι γραμμές στις οποίες ισχύει κοινοπρακτικό καθεστώς. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να αποδειχθεί ότι το νέο

θεσμικό πλαίσιο δεν απελευθέρωσε ουσιαστικά και ολοκληρωτικά αλλά τυπικά και μερικά την αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας. Ουσιαστικά, συνεπώς, σε επίπεδο καθορισμού των τιμών δεν έχουμε καμία απολύτως αλλαγή σε σχέση με προηγούμενα και ούτε μπορούμε να μιλήσουμε για αγορά ανταγωνισμού.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.17.: ΚΟΙΝΗ ΤΙΜΗ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

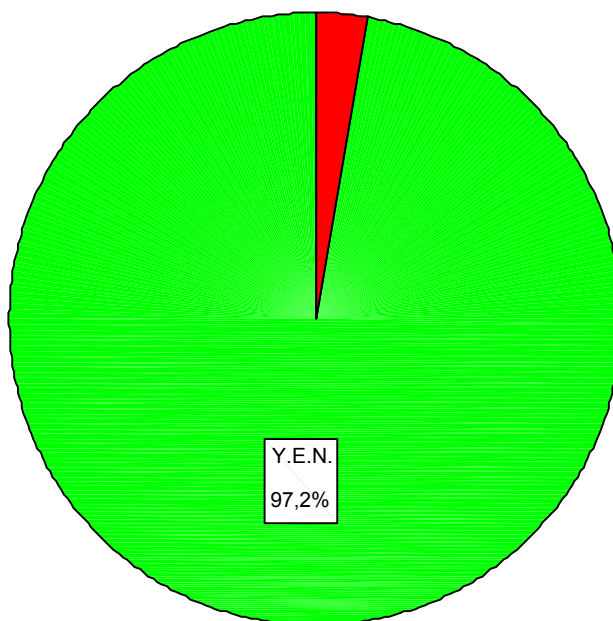


Κοινή τιμή για όλα τα πλοία

Στη συνέχεια στο διάγραμμα 4.18 παρουσιάζεται διαγραμματικά ο τρόπος με τον οποίο γίνεται ο καθορισμός των ναύλων και της τιμολογιακής πολιτικής μετά την απελευθέρωση της αγοράς. Είναι εμφανές ότι δεν τίθεται καν θέμα τιμολογιακής πολιτικής. Όλες οι εταιρείες σχεδόν υποχρεούνται άτυπα να ακολουθούν τις τιμές που «επιβάλλει» το κράτος. Η χαρακτηριστική απάντηση: «Το Υπουργείο εμπορικής Ναυτιλίας είναι αυτό που καθόριζε και συνεχίζει να καθορίζει το ύψος των ναύλων» είναι η κυρίαρχη απάντηση που αντιπροσωπεύει το 97% των απαντήσεων. Εδώ διαπιστώνεται για άλλη μια φορά όχι μόνο η άγνοια των

δρώντων στην αγορά αλλά κυρίως ο επιβλητικός ρόλος του κράτους που δεν αφήνει περιθώρια απελευθέρωσης και ανταγωνισμού

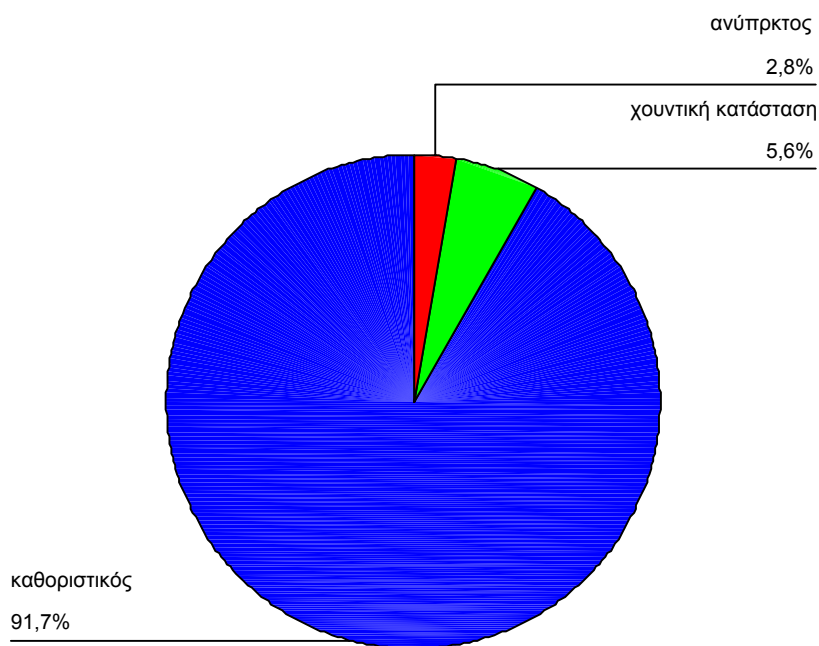
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.18.: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



Το διάγραμμα 4.19 παρουσιάζει τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των απαντήσεων στην ερώτηση «Ποιος ο ρόλος του κράτους/ αρχών στον καθορισμό της τιμής του ναύλου;». Η πλειοψηφία των απαντήσεων έρχεται να επιβεβαιώσει όλα όσα ειπώθηκαν προηγούμενα. Η χαρακτηριστική απάντηση «επικρατεί χουντική κατάσταση» περιγράφει λακωνικά και γλαφυρά τον ρόλο του κράτους που κατά τα άλλα μετά την απελευθέρωση δεν έχει παρεμβατικό χαρακτήρα. Παράλληλα, άξια αναφοράς είναι η απάντηση που αντιπροσωπεύει το 3% και η οποία διατυπώθηκε ως εξής «Δεν μας ενδιαφέρει το κράτος. Για εμάς ο ρόλος του κράτους είναι ανύπαρκτος. Υπάρχουν οι κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού και εμείς θα λειτουργήσουμε σύμφωνα με αυτούς». Μακάρι σύντομα αυτή η φράση να

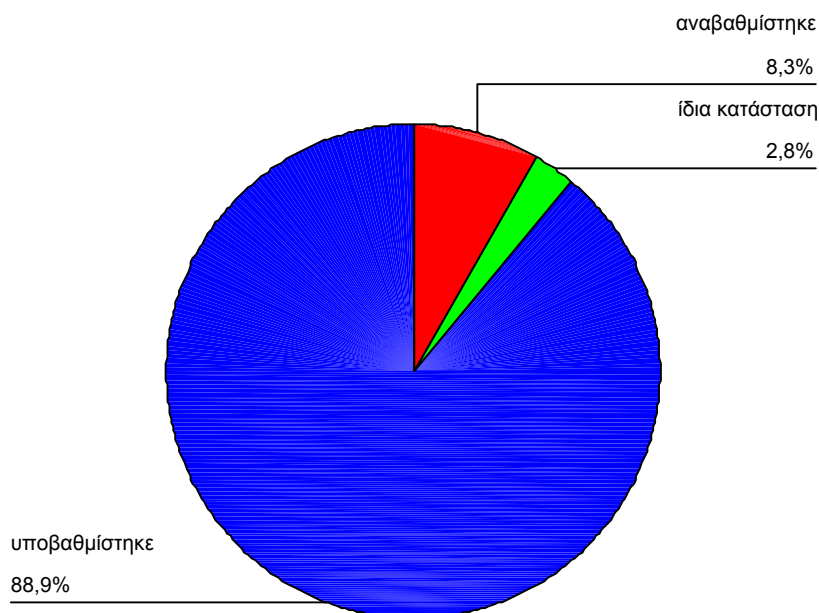
υιοθετηθεί από τον ακτοπλοϊκό κόσμο, γιατί μόνο έτσι η ελληνική εμπορική ακτοπλοΐα μπορεί να ελπίζει σε κάτι καλύτερο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.19.: ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ



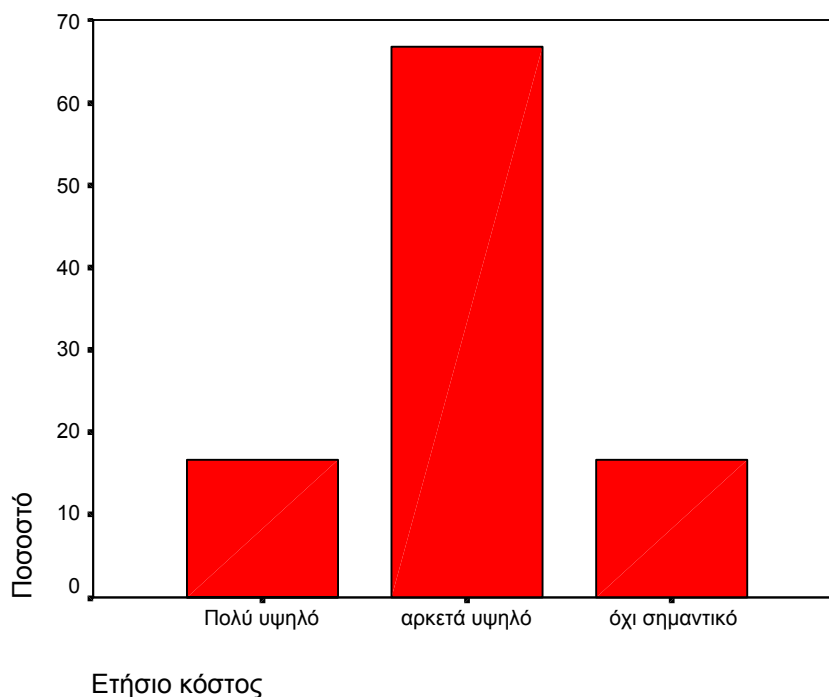
Το επόμενο διάγραμμα (4.20) παρουσιάζει τις αλλαγές που επέφερε στις δρομολογιακές γραμμές η άρση των περιορισμών του καμποτάζ. Ουσιαστικά σκοπός της ερώτησης είναι να ελεγχθεί αν με την ελεύθερη είσοδο των σκαφών στις γραμμές χωρίς άδεια σκοπιμότητας η κάθε γραμμή αναβαθμίστηκε ή υποβαθμίστηκε. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να σχηματιστεί μια πρώτη εικόνα για τα αποτελέσματα του νέου πλαισίου. Όπως ήταν αναμενόμενο μετά από όλα όσα αναφέρθηκαν το μεγαλύτερο ποσοστό των γραμμών (89%) **υποβαθμίστηκε**. Συνεπώς δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι το νέο πλαίσιο βελτίωσε ή βοήθησε την ανάπτυξη της αγοράς των θαλασσίων ενδομεταφορών με αποτέλεσμα ο καταναλωτής/ χρήστης των μέσων αυτών να μην επωφελείται.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.20.: ΟΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ.



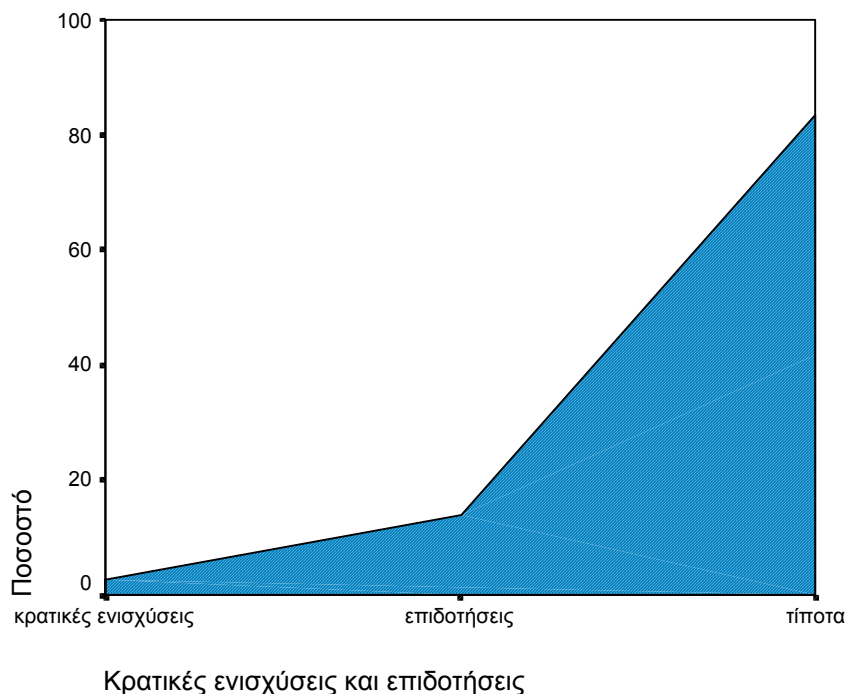
Στη συνέχεια το διάγραμμα 4.21 παρουσιάζει κατά πόσο υψηλό ή όχι είναι το ετήσιο επιπλέον κόστος που επιβαρύνονται οι εταιρείες λόγω της εφαρμογής του νέου πλαισίου. Το 68% περίπου των εταιρειών απάντησε πως το ετήσιο κόστος είναι αρκετά υψηλό για τις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες που εκτελούν ενδονησιακές μεταφορές. Η πλειοψηφία των εταιρειών αυτών επιβαρύνθηκε οικονομικά λόγω της αλλαγής του μηχανολογικού εξοπλισμού που απαιτήθηκε να κάνει τόσο στο πλοίο όσο και στην ξηρά. Όσον αφορά τον εξοπλισμό ξηράς αναφερόμαστε κυρίως σε μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων και για τις αλλαγές των πλοίων αναφερόμαστε κυρίως στην συμμόρφωση των πλοίων αυτών με τον ISM Code μετά την δεύτερη φάση της εφαρμογής του. Αρκετές, όπως φαίνεται είναι και οι εταιρείες στις οποίες αυξήθηκε το κόστος λόγω της απελευθέρωσης ενώ αντίθετα άλλο ένα 15% των εταιρειών αναφέρει πολύ υψηλό ετήσιο κόστος μετά την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.21.: ΕΤΗΣΙΟ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΣΤΟΣ



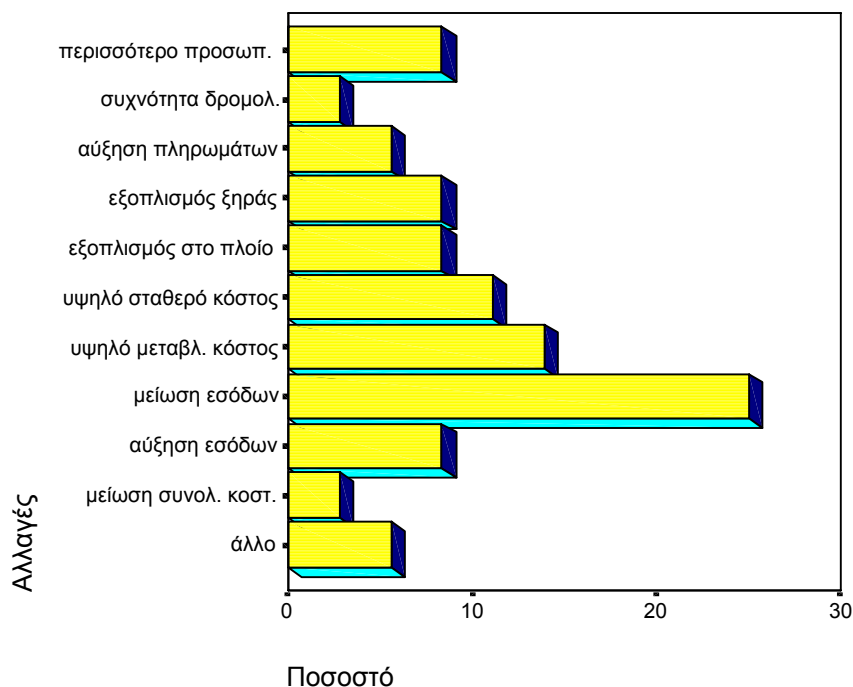
Στο ακόλουθο διάγραμμα 4.22 παρουσιάζεται το ποσοστό των γραμμών που λαμβάνουν επιδοτήσεις. Οι εταιρείες που επιλέχθηκαν μετά από τυχαία δειγματοληψία, είναι εταιρείες που κατά την πλειοψηφία τους (80%) δεν καρπώνονται επιδοτήσεων ή κρατικών ενισχύσεων. Είναι γεγονός ότι γενικότερα δεν δίνονται κρατικές ενισχύσεις (state aids) παρά μόνο επιδοτήσεις (public obligations) στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε δευτερεύουσες ή αλλιώς άγονες γραμμές. Επίσης, οι πλειοψηφία των εταιρειών έρχεται να επισημάνει την ανάγκη για κρατικές ενισχύσεις (ευνοϊκοί όροι δανείων, ιδικοί φορολογικοί όροι κλπ), οι οποίες κρίθηκαν ως ζωτικής σημασίας για τη βιώσιμη παρουσία των μικρών εταιρειών που εκτελούν ενδονησιακές μεταφορές.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.22.: ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ



Κλείνοντας την ενότητα αυτή γίνεται μια διαγραμματική παρουσίαση (διάγραμμα 4.23.) με τις κυριότερες αλλαγές που έχουν επέλθει στις διάφορες μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες ενδοησιωτικών μεταφορών μετά την εφαρμογή του νέου καθεστώτος. Όπως φαίνεται από το εν λόγω διάγραμμα η μείωση των εσόδων είναι η επιλογή που κυριαρχεί με ποσοστό 27% περίπου. Στη συνέχεια ακολουθούν το υψηλότερο σταθερό κόστος και το υψηλότερο μεταβλητό κόστος με ποσοστό 11% και 15% αντίστοιχα. Ο εξοπλισμός ξηράς αλλά και πλοίου μαζί με τη αύξηση εσόδων και την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού είναι οι αμέσως επόμενες επιλογές με ποσοστό περίπου 8%. Τέλος, μικρό ποσοστό κατέχουν οι απαντήσεις σχετικά με την μείωση του κόστους και την αύξηση των πληρωμάτων ανά πλοίο καθώς και την αλλαγή συχνότητας των δρομολογίων (2%-6%).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.23.: ΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ



4.4.5.: Χρησιμότητα – Αποτελεσματικότητα της απελευθέρωσης

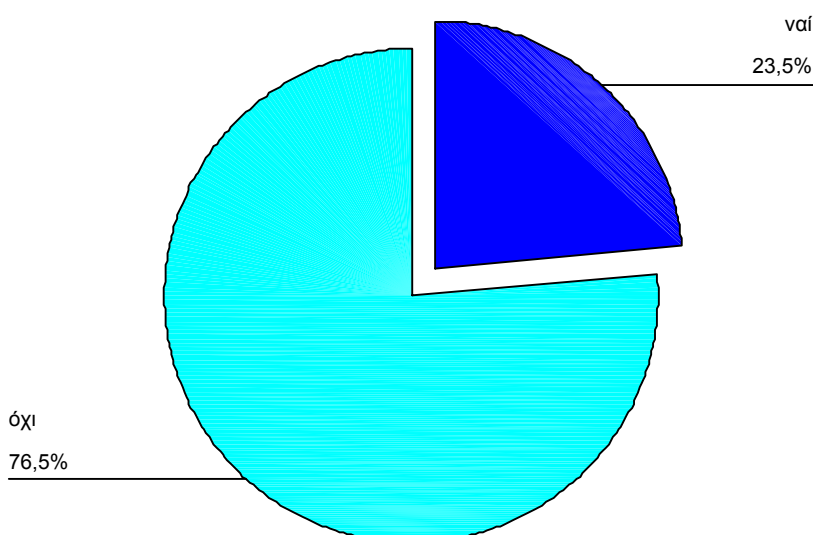
Τα ακόλουθα αποτελέσματα προέρχονται από το πέμπτο μέρος του ερωτηματολογίου στο οποίο γίνονται ερωτήσεις σχετικά με την χρησιμότητα ή αλλιώς αποτελεσματικότητα της απελευθέρωσης σύμφωνα με την άποψη του κάθε ερωτώμενου. Το μέρος αυτό περιλαμβάνει τις ακόλουθες ερωτήσεις:

- Η εφαρμογή του νέου καθεστώτος πιστεύεται ότι είναι αποτελεσματική;
- Τι θα ψηφίζατε εσείς;
- Έχει επιτύχει τους σκοπούς για τους οποίους εφαρμόστηκε;

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται διαγραμματικά και ξεκάθαρα η άποψη των ερωτώμενων για την εφαρμογή του νέου πλαισίου. Εδώ ο ερωτώμενος

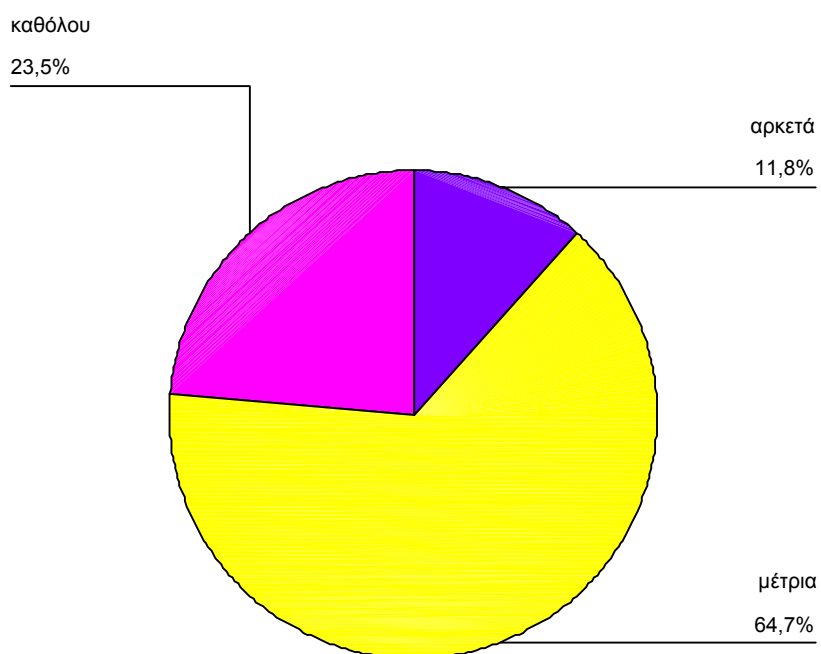
υποθέτουμε ότι είναι μέλος αρμόδιας επιτροπής και καλείται να ψηφίζει υπέρ ή κατά για την εφαρμογή του νέου αυτού πλαισίου. Όπως φαίνεται το 76% απάντησε ότι θα ψήφιζε κατά ενώ το 24% υπέρ. Σημειώνεται ότι το 24% του υπέρ περιελάμβανε και σχόλια τα οποία ανέφεραν ότι ο ερωτώμενος θα ψήφιζε υπέρ εάν και εφ όσον είχαν προηγηθεί πρώτα έργα υποδομών και είχε υπάρξει κρατική μέριμνα και κρατικός προγραμματισμός για την εύρυθμή λειτουργία των αγορών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.24.: ΘΑ ΨΗΦΙΖΕΤΑΙ ΥΠΕΡ Η ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ



Κλείνοντας, στο διάγραμμα 4.25 φαίνεται διαγραμματικά η άποψη του ερωτώμενου σχετικά με την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του νέου πλαισίου. Με την ερώτηση : «Στα δύο χρόνια εφαρμογής του το νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργεί αποτελεσματικά και έχει επιτύχει τους σκοπούς για εδαφική συνέχεια και κοινωνική συνοχή για τους οποίους εφαρμόστηκε;» το 65% απάντησε μέτρια, το 23% καθόλου και τέλος το 12% αρκετά.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.25.: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.



4.4.6.: Στοιχεία ερωτώμενου

Τέλος, τα αποτελέσματα του έκτου μέρους του ερωτηματολογίου, στο οποίο γίνονται ερωτήσεις σχετικά με τα προσωπικά στοιχεία του ερωτούμενου, δεν κρίνεται απαραίτητο να παρουσιαστούν και να αναλυθούν. Τα κυριότερα σημεία είναι:

- Το 100% των ερωτώμενων ήταν πλοιοκτήτες
- Το 90% ήταν άνδρες
- Το 80% ήταν ηλικίας 46-55 ετών
- Το 90% ήταν απόφοιτοι ακαδημίας εμπορικού ναυτικού ενώ παράλληλα εργάζονταν στο πλοίο τους.

4.4.7.: Συσχετίσεις

Σε αυτό το μέρος έχουν γίνει συσχετίσεις των προηγούμενων αποτελεσμάτων με σκοπό να διεξαχθούν κάποια περαιτέρω συμπεράσματα. Οι συσχετίσεις που έγιναν είναι οι:

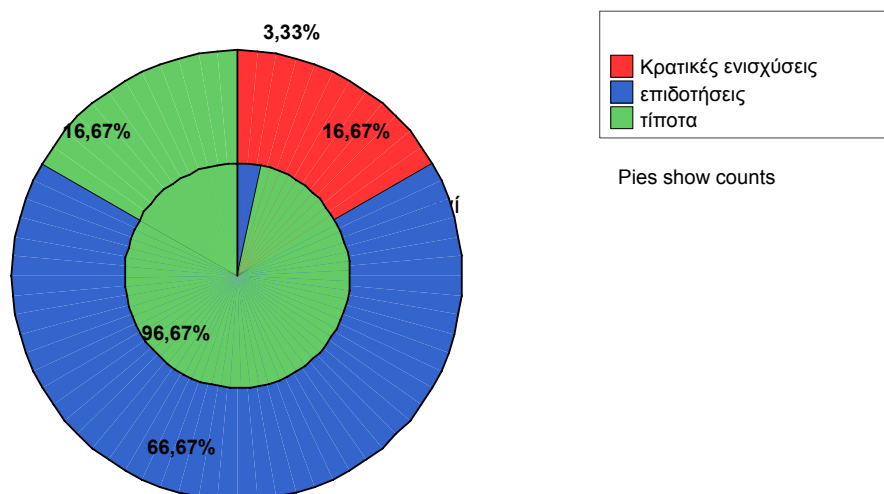
- α. Συσχέτιση μεταξύ του αν ο ερωτώμενος θα ψήφιζε υπέρ ή κατά στην εφαρμογή του νέου πλαισίου και του αν δίνονται επιδοτήσεις ή επιχορηγήσεις στην γραμμή όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία του.
- β. Συσχέτιση μεταξύ του ανταγωνιστικού ή όχι περιβάλλοντος επικρατεί στην εν λόγω γραμμή και τις διαφορετικότητας των ναύλων μεταξύ των συμμετεχόντων στην ίδια γραμμή.

Όσον αφορά στην πρώτη περίπτωση τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο διάγραμμα 4.26. Απεικονίζονται δύο ομόκεντροι κύκλοι ο εσωτερικός και μικρότερος κύκλος δείχνει αυτούς που θα ψήφιζαν κατά στην εφαρμογή του νέου πλαισίου. Παρατηρούμε ότι από αυτούς το 97% δεν λαμβάνει επιχορηγήσεις ή επιδοτήσεις από το κράτος. Ο εξωτερικός/ δεύτερος κύκλος αναπαριστά όσους θα ψήφιζαν υπέρ στην εφαρμογή του νέου καθεστώτος. Διαπιστώνεται ότι από αυτούς το 83% (66%+17%) λαμβάνει επιχορηγήσεις ή κάποιες κρατικές ενισχύσεις. Όσο για το υπόλοιπο 17% που δεν λαμβάνει ούτε επιδοτήσεις ούτε κρατικές ενισχύσεις και ψηφίζει υπέρ, πρέπει να επισημάνουμε ότι βάση των απαντήσεων το υπέρ αυτό απαιτεί προϋποθέσεις οι οποίες θα έπρεπε να υπάρχουν (ενώ δεν υπάρχουν) και υπό των οποίων θα υπήρχαν, θεωρητικά πάντα, τα θεμιτά αποτελέσματα δημιουργίας μιας αγοράς υγιούς ανταγωνισμού (αν και όπως ειπώθηκε η ακτοπλοϊκή αγορά λόγω της φύσης της δεν μπορεί να πάρει την μορφή ανταγωνισμού παρά μόνο την μορφή ατελούς ανταγωνισμού- δηλ. ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού).

Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι οι κερδισμένοι από το νέο αυτό πλαίσιο είναι όσοι λαμβάνουν επιχορηγήσεις και βρίσκονται σε άγονες γραμμές, οι οποίες παράλληλα

έχουν και καθαρά μονοπωλιακό χαρακτήρα μια και είναι ασύμφορη η δραστηριοποίηση άλλων και όχι ντόπιων επενδυτών στην γραμμή αυτή.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.26.: ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΨΗΦΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ Η ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ



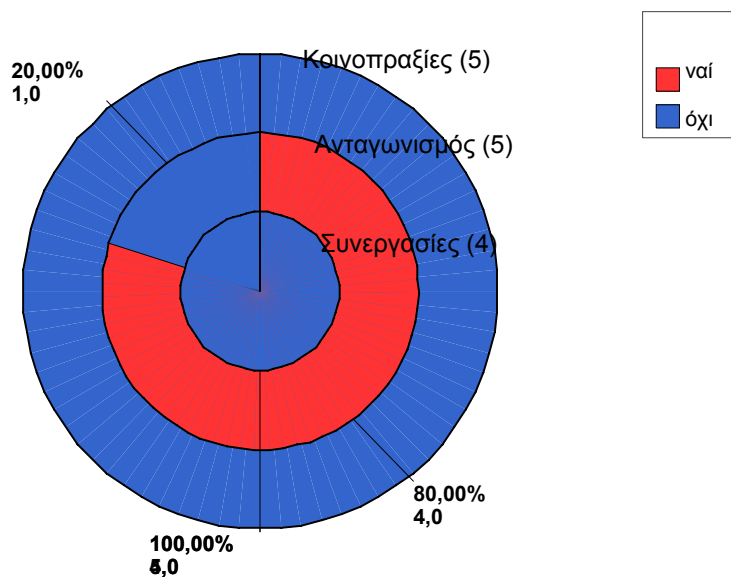
Περνώντας στη δεύτερη συσχέτιση τα αποτελέσματα απεικονίζονται στο διάγραμμα 4.27. Και εδώ η αναπαράσταση των αποτελεσμάτων γίνεται με τρεις ομόκεντρους κύκλους.

Ο πρώτος κύκλος/ εσωτερικός αναφέρεται σε γραμμές όπου οι πλοιοκτήτες μεταξύ τους έχουν συνεργατικές σχέσεις. Διαπιστώνεται ότι το 100% των απαντήσεων δεν δείχνει να υπάρχει καμία διαφοροποίηση τιμών στην δρομολογιακή γραμμή που κάθε ένας από τους ερωτώμενους δραστηριοποιείται.

Ο δεύτερος/ μεσαίος κύκλος αναφέρεται στις γραμμές όπου οι σχέσεις των συμμετεχόντων στη γραμμή είναι ανταγωνιστικές. Παρατηρείται, ότι το 80% των απαντήσεων αναφέρεται σε ανομοιογένεια του ύψους των ναύλων ενώ το 20% σε ομοιογένεια αυτών.

Τέλος, ο τρίτος και τελευταίος/ εξωτερικός κύκλος απεικονίζει τις δρομολογιακές γραμμές στις οποίες δραστηριοποιούνται κοινοπραξίες. Κατά πόσο βέβαια οι κοινοπραξίες αποτελούν πρακτική αθέμιτου ανταγωνισμού ακόμα δεν έχει επίσημα αποφασισθεί. Το σίγουρο πάντως είναι ότι στις γραμμές με κοινοπρακτικό καθεστώς δεν υπήρξε, μέχρι σήμερα τουλάχιστον, κάποιο πρόβλημα ή τελοσπάντων κάποια δυσλειτουργία ή απειλή για την βιωσιμότητα της εταιρείας από νεοεισερχόμενους. Διαπιστώνεται, ότι και εδώ όπως είναι άλλωστε αναμενόμενο ότι δεν υφίστανται διαφοροποίηση των τιμών των ναύλων.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.27.: ΣΧΕΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑΣ ΤΙΜΩΝ



Κατά πόσο βέβαια μπορεί μια αγορά βάση των παραπάνω να ονομαστεί αγορά υγιούς ανταγωνισμού και κατά πόσο οι κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού μπορούν να εφαρμοστούν σε μια τέτοια αγορά είναι ένα θέμα που αν μη τι άλλο θα πρέπει κάποια στιγμή να απασχολήσει σοβαρά τους έχοντες την εξουσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1.: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Ο κλάδος της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας διέρχεται μια περίοδο ανακατατάξεων και αλλαγών, με κύρια χαρακτηριστικά την έντονη κινητικότητα από πλευράς εξαγορών, συγχωνεύσεων (κυρίως των μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών) και συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων, καθώς και την εξυπηρέτηση θεμάτων που αφορούν της προσαρμογή και την πλήρη υιοθέτηση των θεμάτων που αφορούν την άρση των περιορισμών του cabotage και την εναρμόνιση με αυτά.

Ειδικότερα, ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων καθίστανται ολοένα εντονότερος και επικεντρώνεται στη μείωση του χρόνου του ταξιδιού και στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, μέσω της δρομολόγησης νέων πλοίων. Επιπλέον, επιδιώκεται η συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις του κλάδου για την απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς.

Με την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου σε νωρίτερα χρονικά πλαίσια από τα αρχικά καθορισμένα, αναγκάστηκαν οι ελληνικές επιχειρήσεις να επιταχύνουν τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου τους. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι δυστυχώς ότι αφορά τις μικρές ακτοπλοϊκές εξαιρουμένων

των πορθμείων¹ δεν υπήρξε αναβάθμιση αλλά κυριολεκτική υποβάθμιση. Η ειρωνεία της σημερινής κατάστασης είναι ότι από την μια πλευρά μιλάμε για την Ελλάδα του 21^{ου} αιώνα και την Αθήνα του 2004 και από την άλλη πλευρά οι γραμμές που διατηρούν την κοινωνική συνοχή και εδαφική συνέχεια της χώρας αντί να προχωρούν μπροστά οδεύουν πυρετωδώς προς τα πίσω και το σημαντικότερο με τις ευλογίες της εκάστοτε ελληνικής κυβέρνησης και των λιμενικών αρχών.

Οι κοινοτικοί, και όχι μόνο οι Έλληνες, πλοιοκτήτες έχουν εστιάσει το ενδιαφέρον τους στις γραμμές που εμφανίζουν αυξημένη επιβατική κίνηση. Το γεγονός αυτό έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κάθε γραμμή. Το πρόβλημα είναι ότι όσο μεγαλύτερη κίνηση παρουσιάζει μια γραμμή τόσο περισσότεροι συμμετέχουν. Το αποτέλεσμα είναι να μοιράζονται τα έσοδα, που μπορεί να δώσει μια γραμμή, σε πολλές εταιρείες με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η μακρόχρονη βιωσιμότητα ή η παροχή ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών. Οι εταιρείες για να μπορέσουν να αντέξουν τις πιέσεις του ανταγωνισμού καλούνται να ακολουθούν ευέλικτες τιμολογιακές πολιτικές, οι οποίες ουσιαστικά «καταρρακώνουν» οικονομικά τις επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια ο ανταγωνισμός φτάνει να είναι καταστρεπτικός και να υποβαθμίζεται η εκάστοτε δρομολογιακή γραμμή.

Στα παραπάνω βασική αντιπαράθεση αποτελούν οι απαιτήσεις του Υ.Ε.Ν. για ακριβή, περισσότερα και συνδυασμένα δρομολόγια, η απόσυρση των υπερήλικων πλοίων, η επιτάχυνση των λιμενικών έργων και οι εναρμόνιση με τις κοινοτικές διατάξεις. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι όλα τα παραπάνω πραγματοποιούνται/εφαρμόζονται, αλλά στην πραγματικότητα υπάρχουν απλά στα χαρτιά.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο, βασισμένο στα ευρωπαϊκά πεπραγμένα, περιγράφει: την καθιέρωση των συμβάσεων γραμμών δημοσίου συμφέροντος και των γραμμών ελεύθερης δρομολόγησης.

¹ όπου και παρατηρήθηκε ανανέωση του στόλου με γιγαντιαία υπερσύγχρονα και αμφίδρομα πλοία. Το φαινόμενο αυτό εξηγείται διότι στα πορθμεία π.χ. Ρίο- Αντίρριο και Παλούκια Σαλαμίνας- Πέραμα κυριαρχεί κοινοπρακτικό περιβάλλον σε σημείο που κλονίζονται οι πυλώνες του δικαίου του ανταγωνισμού και αναφερόμαστε σε μια άτυπη πλήρως καλυμμένη από νομικής πλευράς πρακτική αθέμιτου ανταγωνισμού.

Για τις πρώτες έχει καθιερωθεί διαδικασία δημόσιας προκήρυξης, διενέργειας διαγωνισμού και σύναψης συμβάσεων μεταξύ του δημοσίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, συγκεκριμένης διάρκειας για συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές συνδέσεις που προσδιορίζονται από το Σύστημα Εσωτερικών Θαλασσιών Μεταφορών με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια. Στη σύμβαση κάθε γραμμής καθορίζονται επακριβώς όλοι οι προσδιοριστικοί παράγοντες της γραμμής, όπως τα συνδεόμενα λιμάνια, η συχνότητα σύνδεσης των λιμένων, τα προσόντα του πλοίου (ταχύτητα, ηλικία, χωρητικότητα σε επιβάτες και οχήματα, στελέχωση του πλοίου κλπ) αλλά και οι κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τα συμφωνηθέντα.

²Για τις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης, η πλοιοκτήτρια εταιρεία υποβάλλει αίτηση δρομολόγησης του πλοίου με πλήρη περιγραφή των προς εκτέλεση δρομολογίων. Επιπλέον, η εταιρεία υποχρεούται να έχει σε ισχύ πιστοποιητικό ασφαλείας και άδεια τακτικού ελλιμενισμού του πλοίου από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων προσέγγισης. Τα λιμενικά τέλη καθορίζονται ύστερα από ελεύθερη διαπραγμάτευση με το φορέα εκμετάλλευσης του λιμένος ενώ και τα κόμιστρα διαμορφώνονται ελεύθερα. Η διάρκεια της δρομολόγησης είναι ετήσια και η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την υποχρέωση της έγκαιρης ενημέρωσης του επιβατικού κοινού επί των προγραμματισμένων δρομολογίων.

5.1.1.: Προοπτικές κλάδου

Περνώντας τώρα στις προοπτικές του κλάδου, σημαντικό ρόλο στον εκσυγχρονισμό διαδραματίζει το χρηματιστήριο (φυσικά κυρίως όσον αφορά στις μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες και όχι τόσο στις μικρές ακτοπλοϊκές), από το οποίο αντλείται μεγάλο μέρος του απαιτούμενου κεφαλαίου. Η ελληνική ακτοπλοΐα αποκτά

² ICAP, Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία, 2000

τη δυνατότητα να αντλεί σημαντικού ύψους κεφάλαια από ευρύ επενδυτικό κοινό, με αποτέλεσμα να περιορίζεται μερικώς η ανάγκη τραπεζικού δανεισμού, που σαφώς επιβαρύνει τη στρατηγική ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Βέβαια, η έρευνα αυτή αναφερόμενη γενικά στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας δεν θα πρέπει να ξεφεύγει από το κομμάτι εκείνο της επιβατηγού ναυτιλίας στο οποίο και εστιάζει. Δηλαδή τις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες που εκτελούν ενδονησιωτικές μεταφορές και έχουν έδρα τους κάποιο νησί. Αναφερόμενοι σε αυτές επισημαίνεται ότι το χρηματιστήριο σε καμία περίπτωση δεν διαδραματίζει κάποιο πρωταγωνιστικό ρόλο. Αντίθετα με τις μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, ως πηγή άντλησης κεφαλαίου, οι μικρές ακτοπλοϊκές, χρησιμοποιούν κατά κόρον ίδια κεφάλαια και σε περιόδους περιορισμένης ρευστότητας για επένδυση χρησιμοποιούν τα τραπεζικά δάνεια. Αυτό που πρέπει επίσης να λεχθεί είναι το ότι πρόκειται για καθαρά οικογενειακές εταιρείες με έντονο το χαρακτηριστικό της προσωπικής προσφοράς και μόχθου όχι μόνο του πλοιοκτήτη αλλά και όλης της οικογένειας αυτού. Αυτό από επενδυτικής και χρηματοοικονομικής πλευράς μεταφράζεται ως εξής: οι πλοιοκτήτες/ χρηματοδότες/ διαχειριστές θυσιάζουν ακόμα και άλλα περιουσιακά τους στοιχεία όπως σπίτια, οικόπεδα κλπ προκειμένου να επενδύσουν στη οικογενειακή επιχείρηση ή προκειμένου να σώσουν αυτή την οικογενειακή μικρή επιχείρηση που για κάθε νησί αποτελεί τη πηγή οικονομικής ζωής και ανάπτυξης όχι μόνο σε βραχυχρόνιο αλλά και σε μακροχρόνιο επίπεδο. Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητες και οι κρατικές ενισχύσεις για τις γραμμές που συνδέουν τα νησιά μεταξύ τους ή τις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Ας μην ξεχνάμε ότι για να επιτευχθεί ένα σύστημα μεταφορών μέσα στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης και προόδου θα πρέπει κάποιος να βρεθεί και να ενισχύσει τις προσπάθειες των εταιρειών, και ιδιαίτερα των μικρών, να παραμείνουν και να αναπτυχθούν μέσα στον κλάδο. Η Πολιτεία και το Κράτος είναι που θα πρέπει να στηρίξουν και να βοηθήσουν μέσω της εξέλιξης και της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται στα ελληνικά πλοία ο

υγιής και θεμιτός ανταγωνισμός πράγμα που δεν συμβαίνει σήμερα, τουλάχιστον όχι στην ελληνική περίπτωση.

5.2.: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και ταχύτατα αναπτυσσόμενους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, παρέχοντας απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, ενώ αποτελεί μια μόνιμη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος για τη χώρα μας. Η Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνει την ακτοπλοΐα, τα πορθμεία και τις διεθνείς γραμμές με κυριότερη αυτήν της Ελλάδας Ιταλίας.

Περνώντας στο κομμάτι της ναυτιλίας ενδοησιακών μεταφορών συνοψίζονται και συμπεραίνονται τα ακόλουθα.

Πριν την εφαρμογή του νέου πλαισίου και την άρση των περιορισμών του καμποτάζ η εικόνα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας απαρτιζόταν από τις κύριες γραμμές και τις τοπικές ή δευτερεύουσες γραμμές. Κάθε πλοίο μιας γραμμής δεν μπορούσε να δραστηριοποιηθεί σε άλλη γραμμή λόγω της άδειας σκοπιμότητας που απαιτούνταν. Οι εταιρείες είχαν δημιουργήσει ένα κλειστό κύκλωμα που έχει την μορφή ενός οικονομικού καρτέλ και πολλές φορές απολάμβαναν μονοπωλιακά κέρδη.

Με την απελευθέρωση σκοπός ήταν η ριζική αλλαγή αυτού του σκηνικού. Παράλληλη, η παράταση που δόθηκε στόχευε στην ανακαίνιση του στόλου ώστε να μπορούμε να μιλήσουμε για ανταγωνισμό του ελληνικού στόλου με τον ξένο. Το αποτέλεσμα ήταν όχι μόνο να μην υπάρξει ανακαίνιση του στόλου σε κανένα επίπεδο αλλά από τα 127 συμβατικά πλοία (Ferries) που δραστηριοποιούνται

σήμερα στη ελληνική επιβατηγό ναυτιλία τα 72 βρίσκονται σε μια κατάσταση αναγκαστικής απόσυρσης. Δεν υπάρχει μόνο το πρόβλημα ότι τα πλοία είναι υπερήλικα, άλλωστε στα ευρωπαϊκά δεδομένα δεν τίθενται θέμα ηλικίας αλλά θέμα συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς και τις συμβάσεις. Τα 72 αυτά πλοία πήραν παράταση συμμόρφωσης τους με την Ευρο SOLAS μέχρι το 2008 και το σίγουρο είναι πως δεν θα μπορέσουν να συμμορφωθούν με αυτή μια και από κατασκευής τους είναι τέτοιων προδιαγραφών που ακόμα και μετά από μετασκευές δεν πρόκειται να καταφέρουν να συμμορφωθούν σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά δεδομένα ποιότητας στη μεταφορά. Το πρώτο συνεπώς πρόβλημα εφαρμογής υγιούς ανταγωνισμού στην ελληνική περίπτωση είναι η κακή κρατική παρέμβαση (μια και αυτή η παράταση δόθηκε μέσω κρατικού παρεμβατισμού). Αντίστοιχα και στα πιο μικρά πλοία (τα οποία διαχειρίζονται από μικρές ναυτιλιακές εταιρείες) η κακή κρατική παρέμβαση έχει περισσότερο ολέθριες συνέπειες. Όταν για να μπορέσει ένα μικρό πλοίο σύγχρονης τεχνολογίας να πάρει άδεια σκοπιμότητας χρειάζεται ένα τεράστιο, για τα οικονομικά στοιχεία μιας μικρής εταιρείας, κεφάλαιο για την έγκριση της άδειας σκοπιμότητας και μετά τριών ετών γίνεται η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου και έρχονται άλλα δύο πλοία ουσιαστικά απαρχαιωμένα και πραγματικά ακατάλληλα για την μεταφορά και ανταγωνίζονται το προηγούμενο, τότε το πρόβλημα είναι μεγάλο και ο κακός κρατικός παρεμβατισμός αποδεικνύει για άλλη μια φορά το μεγαλείο του.

Επόμενο σημείο εμποδίου υγιούς ανταγωνισμού είναι η εφαρμογή του απαγορευτικού. Πρόκειται για ένα μέτρο που ισχύει μόνο στη χώρα μας (συγκριτικά με τα άλλα κράτη- μέλη της Ε.Ε.). Διεθνώς, ο πλοίαρχος είναι αυτός που έχει την ευθύνη για τον απόπλου, κατάπλου και την ασφαλή έκβαση του πλου. Στην Ελλάδα, όμως, που όλα έχουν πολιτικοποιηθεί (με την κακή έννοια του όρου) χρησιμοποιούμε τον απαγορευτικό απόπλου για να μπορεί η κάθε κυβέρνηση να επιδεικνύει την προστασία της για τους πολίτες/ επιβατικό κοινό. Βασικό είναι να σημειώσουμε, ότι το μέτρο αυτό αποτελεί μια 100% μορφή κρατικού παρεμβατισμού. Δεν είναι απαράδεκτο να θεωρούνται από το νόμο όλα τα πλοία

ίσα μια και με τον απαγορευτικό απόπλου στην ίδια θέση βρίσκεται και το νεότευκτο, στην ίδια θέση βρίσκεται και το πεπαλαιωμένο πλοίο; Πως, λοιπόν, ο επιβάτης θα μπορέσει να επιλέξει την στιγμή που δεν του δίνεται αυτή η δυνατότητα; και πως ο ένας συμμετέχοντας θα ανταγωνιστεί τον άλλο;

Συνεχίζοντας, επόμενο σημείο είναι η διαφορετικότητα των πλοίων μεταξύ τους. Τα περισσότερα από τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα δεν είναι ναυπηγημένα για τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της γραμμής στην οποία και δραστηριοποιούνται. Είναι σύνηθες το φαινόμενο να αγοράζονται έτοιμα πλοία από την Ιαπωνία, τα οποία είχαν ναυπηγηθεί για άλλο σκοπό και να έρχονται στην ελληνική αγορά ανταγωνιζόμενα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν για να ταξιδεύουν σε συγκεκριμένη γραμμή σύμφωνα με τις συνήθεις καιρικές της συνθήκες. Αυτό φυσικά και ισχύει και στις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Στα περισσότερα νησιά τα καΐκια που χρησιμοποιούνται είναι κατά κύριο λόγο φερμένα από τη Ρωσία, κατασκευασμένα για να ταξιδεύουν σε ποτάμια. Αρκετά δεν από αυτά ήταν προορισμένα για scrap και έρχονται ως νεοεισερχόμενα στην ελληνική αγορά με μηδέν έξοδα να ανταγωνιστούν πλοία κατασκευασμένα για τις ελληνικές θάλασσες στις αρχές του 2000.

Επόμενο εμπόδιο, αποτελεί η έλλειψη υπηρεσιών υποδομών στα λιμάνια. Πως μπορεί ένα πλοίο μικρό ή μεγάλο να εκτελεί μόνο ενδοησιακές μεταφορές όταν δεν υπάρχει κατάλληλη λιμενική υποδομή. Όταν, δηλαδή, δεν υπάρχει αρκετός χώρος για ελλιμενισμό πλοίων³ και παράλληλα δεν υπάρχουν υποδομές για να καλυφθούν οι λειτουργικές ανάγκες ενός πλοίου (τροφοδοσία, πετρέλευση, slops κλπ) πως θα ύπαρξη η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός. Το αποτέλεσμα είναι τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε κύριες γραμμές να αναγκάζονται να προσεγγίζουν και σε

³ πολλές ήταν οι εταιρείες που σημείωσαν στο σημαντικό πρόβλημα έλλειψης θέσεως πρόσδεσης. Κάποια απάντηση ανέφερε χαρακτηριστικά: «Είναι φορές που αναγκάζομαστε και φουντάρουμε στα βράχια περιμένοντας τη σειράς μας για να δέσουμε και να φορτώσουμε, ενώ ο κόσμος περιμένει να αποβιβαστεί», επίσης χαρακτηριστική είναι και η: «Καθυστέρησαν να εγκριθούν τα δρομολόγια που είχα υποβάλλει διότι στον μοναδικό χώρο που υπάρχει για πρόσδεση του πλοίου μου υπήρχαν τραπεζάκια από τα μεζεδοπωλία και το αποτέλεσμα ήταν να χαθεί η αυξημένη επιβατική κίνηση την οποία παρουσιάζει τους καλοκαιρινούς μήνες οι γραμμή».

μικρότερα νησιά μετατρέπουμε στα λεγόμενα «γαλατάδικα» και χωρίς να εκμεταλλεύονται την πληθώρα των δυνατοτήτων τους και να γίνονται ασύμφορα. Παράλληλα, επέρχεται σταδιακός μαρασμός σε όλα αυτά τα νησιά, εκλείπει η αστική τάξη από αυτά, χάνεται η οικονομική ζωή και αυτό επανατροφοδοτεί την αλυσίδα για αποστροφή των επιχειρηματιών να δραστηριοποιηθούν σε τέτοιου είδους αγοράς κ.ο.κ.

Τέλος, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε γραμμής, όπως η απόσταση, ο αριθμός των δρώντων, η συχνότητα των δρομολογίων, η ετήσια επιβατική κίνηση κλπ αποτελούν στοιχεία που διαφοροποιούν την κάθε γραμμή με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η εφαρμογή του υγιούς ανταγωνισμού.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τα ελληνικά νησιά αποτελούν το 1/3 της ελληνικής επικράτειας και παρ' όλα αυτά δεν έχουν συνταγματική επιταγή όχι μόνο για επικοινωνία αλλά και για ισόρροπη ανάπτυξη. Υπάρχει έλλειψη τακτικών ενδονησιωτικών γραμμών με ασφαλή, και γρήγορα πλοία. Δεν υπάρχει οργάνωση της κρατικής δομής για να χτίζονται νέα πλοία στα ελληνικά ναυπηγεία και εκμετάλλευση τους εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Είναι αναγκαία και επιτακτική η ανάγκη για αλλαγή του τοπίου και για αντιμετώπιση του προβλήματος με δραστικά μέτρα. Ελλάδα, δεν είναι μόνο η ηπειρωτική χώρα αλλά κυρίως η νησιωτική επικράτεια. Όσο για τη ναυτιλία και ιδιαίτερα την ακτοπλοΐα, είναι αυτή που στηρίζει και στηρίζει την ελληνική οικονομία και γι' αυτό το λόγο πρέπει να αναδομηθεί εκ βάθρων με σωστό και αξιοκρατικό τρόπο. Είναι θέμα εθνικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής και εδαφικής συνέχειας της χώρας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

📍 Δικτυακοί τόποι από τους οποίους είναι παρμένα επιστημονικά άρθρα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν ως πηγή άντλησης πληροφοριών:

- http://egov.yen.gr/briefing/02-news/News_Item.2004-07-13.5133
- <http://europe.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/l24189.htm>
- http://europe.eu.int/pol/comp/overview_el.htm#top
- <http://europe.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/l24065.htm>
- <http://europe.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/l26095.htm>
- <http://www.papathanassiou.gr/html/inter1.htm>
- <http://www.papathanassiou.gr/html/interviews.htm#7>
- <http://www.papathanassiou.gr/html/interviews.htm>
- www.yen.gr
- http://www.portnet.gr/kentrikes_eidiseis/1othema/1othema.htm
- www.portnet.gr
- <http://europe.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/l24040.htm>
- <http://www.mvarvitsiotis.gr/nautilia/maintxt.asp?CatID=7&SubID=&NewsID=325>
- http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=17220&subcategory_id=7
- http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=17769&subcategory_id=2

- http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=17536&subcategory_id=5
- http://europe.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=el&type_doc=Decision&an_doc=1993&nu_doc=396
- http://europe.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=el&type_doc=1
- Decision&an_doc=1993&nu_doc=125
- http://europe.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=el&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=99
- http://europe.eu.int/comm/competition/legislation/treaties/ec/art86_en.html
- <http://europe.eu.int/scadplus/leg/el/lvb/l26059.htm>
- www.esye.gr
- www.eot.gr

📍 Μελέτες- Άρθρα:

- IP/03/1483, “Maritime public service: the Commission simplifies the rules applicable to small islands”, Brussels, 30 October 2003
- The Shipping Forecast Conference, “Recent developments in EU competition policy in the maritime sector”, London, 25-26 April 2002
- Consorzio Cieso, “Negative management differential as perceived by entrepreneurs of the Province of Cagliari”, November 2002
- The Shipping Forecast Conference, “Recent developments in EU competition policy in the maritime sector”, London, 25-26 April 2002

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, “Η πολιτική ανταγωνισμού στην Ευρώπη και ο πολίτης”, Λουξεμβούργο 2000
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, “Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: καινοτόμος χρηματοδότηση, διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων”, Βρυξέλλες 2003
- Μ. Λεκάκου, “Οικονομικές απόψεις του ακτοπλοϊκού ζητήματος”, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 1994, αδημοσίευτη διατριβή
- ICAP, “Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία”, 2000

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92⁴

1) Μέτρα εφαρμογής

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

2) Μεταγενέστερες Εργασίες

Απόφαση 93/125/Ε.Ο.Κ.: Απόφαση της επιτροπής, της 17^{ης} Φεβρουαρίου 1993, στην αίτηση της Ισπανίας για έγκριση από την επιτροπή μέτρων διασφάλισης βάση του άρθρου 5 του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές). Με την απόφαση αυτή χορηγείται εξαμηνιαία εξαίρεση της ηπειρωτικής Ισπανίας από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) από την ημέρα γνωστοποίησης της εν λόγω απόφασης. Η εξαίρεση δεν ισχύει για τον τομέα των υπηρεσιών feeder. Σε περίπτωση που κανένα ισπανικό πλοίο δεν είναι σε θέση να καλύψει τη ζήτηση για ενδομεταφορές επιτρέπεται στα σκάφη των λοιπών κρατών μελών να παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές. Η εν λόγω απόφαση παρατάθηκε μερικώς με την απόφαση 93/396/Ε.Ο.Κ. της Επιτροπής.

Έκθεση- δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα: Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) αριθ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών- μελών (1993-1994) [COM(95)383 τελικό].

Το έγγραφο αυτό αποτελεί την πρώτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (Ε.Ο.Κ. 3577/92). Αποτελείται από τρία μέρη: περιγραφή της εφαρμογής του κανονισμού από τα κράτη- μέλη, ανάλυση των συνεπειών της εισδοχής στην αγορά πλοίων που δεν πληρούν τους όρους εισόδου για ενδομεταφορές στο κράτος του οποίου φέρουν τη σημαία και συνοπτική περιγραφή των στόλων των χωρών της Ε.Ζ.Ε.Σ., στην οποία εξετάζονται το κόστος των

4

πληρωμάτων και η συμμετοχή στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της Ε.Ε. κατά την περίοδο 1993-1994, όταν η Σουηδία και η Φιλανδία ήσαν ακόμη μέλη της Ε.Ζ.Ε.Σ.

Έκθεση- δεν έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα: Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/92 για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1995-1996) καθώς και σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών.

Το έγγραφο αυτό αποτελεί τη δεύτερη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) 3577/92. Αποτελείται από τέσσερα μέρη: ανάλυση των οικονομικών εξελίξεων στον κλάδο των θαλασσιών ενδομεταφορών σε σύγκριση με την περίοδο 1993-1994, μελέτη της συμμετοχής των πλοίων της στις ενδομεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ζητήματος της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 3577/92 στις χώρες του Ε.Ο.Χ., σύγκριση του κόστους επάνδρωσης και ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων της ελευθέρωσης των νησιωτικών μεταφορών.

Έκθεση COM(2000) τελικό: Έκθεση της Επιτροπής της 24^{ης} Φεβρουαρίου 2000 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1997-1998). Η έκθεση αυτή καλύπτει τη χρονική περίοδο 1997-1998. Ασχολείται με το νομικό πλαίσιο και την αγορά στα κράτη μέλη της Ε.Ε. και στις χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ. καθώς και με την επέκταση της εφαρμογής του κανονισμού στον Ε.Ο.Χ. και περιλαμβάνει επίσης σύγκριση του κόστους επάνδρωσης των φορτηγών πλοίων.

Όσον αφορά στις νομοθετικές εξελίξεις στα κράτη- μέλη, σύμφωνα με τον κανονισμό, όλα τα πρώτα εθνικά νηολόγια έχουν πρόσβαση στις κοινοτικές μεταφορές. Τα βόρεια κράτη μέλη απελευθέρωσαν πλήρως τις ενδομεταφορές τους κατά την έναρξη της ισχύος του κανονισμού. Τα νότια κράτη- μέλη παρείχαν παραδοσιακά το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης των ενδομεταφορών τους σε σκάφη με την εθνική τους σημαία. Ο κανονισμός προέβλεπε συνεπώς σταδιακό

άνοιγμα των ενδομεταφορών των νοτίων κρατών- μελών. Κατά τη διάρκεια της διετίας 1997-1998 απελευθερώθηκαν δύο σκέλη των ενδομεταφορών στα νότια κράτη- μέλη: οι υπηρεσίες μεταφοράς στρατηγικών αγαθών (πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, πόσιμο νερό) και οι υπηρεσίες που προσφέρονται από πλοία μικρότερα των 650gt.

Το μερίδιο των ξένων σημαίων στο συνολικό ενδομεταφορικό εμπόριο των νοτιοευρωπαϊκών κρατών- μελών αυξήθηκε από 8,35εκ τόνους το 1995 σε 9,0εκ τόνους το 1997. Η συμμετοχή των μη εθνικών κοινοτικών μεταφορέων στον απελευθερωμένο τομέα των νοτιοευρωπαϊκών ενδομεταφορών, βάσει του κανονισμού, μειώθηκε σχετικά από 9,4% των απελευθερωμένων φορτίων το 1995 σε 8,1% το 1997, αυξήθηκε όμως από πλευράς όγκου μεταφορών από 3 εκ. τόνους σε 5,75εκ τόνους.

B. COM/2000/0099 τελικό⁵

Έκθεση της Επιτροπής - Τρίτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1997-1998)

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το παρόν κείμενο είναι η τρίτη διετής έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές στην ΕΕ και καλύπτει την περίοδο 1997-1998. 1/4πως και οι προηγούμενες εκθέσεις, η παρούσα έκθεση αναφέρεται στις νομικές εξελίξεις και τις εξελίξεις της αγοράς στα κράτη μέλη της ΕΕ και στις χώρες της

⁵http://europe.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=el&type_doc=COMfinal&an_doc=2000&nu_doc=99 (15/03/2004)

ΕΖΕΣ, στην επέκταση του κανονισμού 3577/92 στον ΕΟΧ, ενώ προβαίνει σε σύγκριση του κόστους επάνδρωσης των φορτηγών πλοίων.

Όσον αφορά τις νομικές εξελίξεις στα διάφορα κράτη μέλη επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό, όλα τα πρώτα νηολόγια των κρατών μελών έχουν πρόσβαση στις ενδομεταφορές Ε.Ε. Από τα δεύτερα νηολόγια, το ειδικό Ισπανικό νηολόγιο των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιριών των Καναρίων νήσων (REC) και τα νηολόγια της Πορτογαλικής Μαδέρας (MAR) έχουν απεριόριστη πρόσβαση. Τα νηολογημένα στο MAR πλοία είχαν μέχρι πρόσφατα (Αύγουστος 1999) πρόσβαση μόνο στις ηπειρωτικές ενδομεταφορές. Από τα νηολογημένα στο Δανέζικο Διεθνές νηολόγιο (DIS), έχουν πρόσβαση τα φορτηγά, όχι όμως και τα επιβατηγά πλοία. Τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γερμανικό Διεθνές νηολόγιο (ISR) και στον Φιλανδικό Κατάλογο των φορτηγών πλοίων διεθνών μεταφορών μπορούν να έχουν πρόσβαση κατά περίπτωση και όχι σε τακτικές, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, ενδομεταφορές. Ορισμένα κράτη μέλη υιοθέτησαν νέες διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στις εμπορευματικές ενδομεταφορές ή προσάρμοσαν την υφιστάμενη νομοθεσία στον κανονισμό. Επιπροσθέτως, τα πέντε νότια κράτη μέλη υιοθέτησαν πρόσφατα κανονισμούς που επιβάλλουν την εφαρμογή των όρων του φιλοξενούντος κράτους για κάθε θέμα σχετικό με την επάνδρωση στην περίπτωση των πλοίων της ΕΕ που εκτελούν νησιωτικές ενδομεταφορές στα ύδατά τους και για υπηρεσίες με πλοία μικρότερα των 650 κόνων.

Τα βόρεια κράτη μέλη είχαν ήδη απελευθερώσει πλήρως τις ενδομεταφορές όταν άρχισε να ισχύει ο κανονισμός ή τις απελευθέρωσαν πλήρως στο μεσολαβήσαν διάστημα. Τα νότια κράτη μέλη παρείχαν παραδοσιακά το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης των ενδομεταφορών τους σε σκάφη με την εθνική τους σημαία. Εντούτοις, ο κανονισμός προβλέπει το βαθμιαίο άνοιγμα των ενδομεταφορών των νότιων κρατών μελών.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς της παρούσας έκθεσης, στα νότια κράτη μέλη απελευθερώθηκαν δύο σκέλη των ενδομεταφορών: οι υπηρεσίες που αφορούν τη μεταφορά στρατηγικών αγαθών (πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα, πόσιμο νερό) και οι υπηρεσίες που προσφέρονται από πλοία μικρότερα των 650 gt. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή για τα στοιχεία της παρούσας, όπως και στις προηγούμενες εκθέσεις, βασίστηκε σε έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από σύμβουλο. Φαίνεται ότι όταν ο σύμβουλος συνέλεγε υλικό για την παρούσα έκθεση από τα κράτη μέλη, δεν ήταν ακόμη διαθέσιμα τα αναγκαία στοιχεία. Για το λόγο αυτό, ορισμένα από τα χρησιμοποιηθέντα στοιχεία αναφέρονται σε εκτιμήσεις. Ειδικότερα, επειδή για το 1998 κατά το οποίο απελευθερώθηκαν οι υπηρεσίες από πλοία μικρότερα των 650 gt υπήρχαν μόνον εκτιμήσεις, τα στοιχεία για τους απελευθερωθέντες όγκους μεταφορών που παρουσιάζονται στην έκθεση αφορούν μόνον το 1997.

Η απελευθέρωση των ενδομεταφορών στρατηγικών φορτίων οδήγησε σε σημαντική αύξηση του όγκου των απελευθερωμένων φορτίων (από 18,1 εκατ. τόννους το 1995 σε 43,15 εκατ. τόννους το 1997), αύξηση που οδήγησε σε υπερδιπλασιασμό του ποσοστού τους επί του συνολικού νοτιοευρωπαϊκού εμπορευματικού όγκου από 13% το 1993 σε 31% το 1997. Εντούτοις, η αύξηση αυτή, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς της παρούσας έκθεσης, δεν ακολουθήθηκε από παρόμοια αύξηση στη διείσδυση ξένων σημαίων στην αγορά.

Το μερίδιο των ξένων σημαίων (συμπεριλαμβανομένων των μη εθνικών κοινοτικών μεταφορέων και των μεταφορέων από τρίτες χώρες) στο συνολικό ενδομεταφορικό εμπόριο των νοτιοευρωπαϊκών κρατών μελών αυξήθηκε από 8,35 εκατ. τόννους το 1995 σε 9,05 εκατ. τόννους το 1997.

Η συμμετοχή των μη εθνικών κοινοτικών μεταφορέων στον απελευθερωμένο τομέα των νοτιοευρωπαϊκών ενδομεταφορών βάσει του κανονισμού μειώθηκε σχετικά από 9,4% των απελευθερωμένων φορτίων κατά τη διάρκεια του 1995 σε 8,1% το 1997,

αυξήθηκε όμως από πλευράς όγκου μεταφορών από 3 εκατ. τόνους σε 5,75 εκατ. τόνους. Υπήρξε αυξημένη συμμετοχή άλλων κοινοτικών πλοίων στις γαλλικές ενδομεταφορές υγρών προϊόντων, ισπανικής ιδιοκτησίας πλοίων MAR στις ισπανικές ενδομεταφορές και άλλων πλοίων της Ε.Ε. στις ιταλικές ενδομεταφορές φορτίων. Οι εξελίξεις αυτές δεν επηρέασαν ουσιαστικά τις εθνικές αγορές δεδομένου ότι τα ίδια πλοία δραστηριοποιούνταν και προηγουμένως στις γαλλικές και ισπανικές μεταφορές μέσω παραχώρησης δικαιώματος ενώ η Ιταλία δεν διέθετε ποτέ εξειδικευμένα πλοία στο στόλο της. Η συμμετοχή μη κοινοτικών μεταφορέων μέσω παραχώρησης δικαιώματος στον απελευθερωμένο τομέα μειώθηκε επίσης σε σχετική βάση από 7% το 1995 σε 5,2% το 1997 επί του συνόλου των απελευθερωμένων φορτίων, αυξήθηκε όμως από πλευράς όγκου από 1,3 σε 2,25 εκατ. τόνους, ιδιαίτερα στην Ισπανία.

Στις μη απελευθερωμένες νοτιοευρωπαϊκές ενδομεταφορές, η μεταφορά βάσει παραχώρησης δικαιώματος από πλοία εκτός εθνικής σημαίας μειώθηκε από 5,35 εκατ. τόνους το 1995 (από τους οποίους, τα 0,5 εκατ. τόνοι μεταφέρθηκαν από μη κοινοτικούς μεταφορείς και οι 4,85 εκατ. τόνοι από κοινοτικούς μεταφορείς) σε 3,3 εκατ. τόνους το 1997 (από τους οποίους τα 2,0 εκατ. τόνοι μεταφέρθηκαν από μη κοινοτικούς μεταφορείς και τα 1,3 εκατ. τόνοι από κοινοτικούς μεταφορείς). Εντούτοις, η συμμετοχή μη κοινοτικών σημαίων στον προστατευόμενο τομέα μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων αυξήθηκε γύρω στο τετραπλάσιο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ιδιαίτερα και πάλι στην Ισπανία.

Το 1997 μεταφέρθηκαν συνολικά στα πλαίσια των νοτιοευρωπαϊκών ενδομεταφορών από μη κοινοτικούς μεταφορείς, βάσει παραχώρησης δικαιωμάτων, 4,25 εκατ. τόνοι σε σύγκριση με 1,8 εκατ. τόνους το 1995.

Όσον αφορά τη συμμετοχή των πλοίων DIS και MAR, τα πλοία MAR δραστηριοποιούνται στις πορτογαλικές και ισπανικές ενδομεταφορές. Τα πλοία DIS δραστηριοποιούνται σε άλλες κοινοτικές χώρες, κυρίως σε μεταφορές

εμπορευματοκιβωτίων και με ειδικά πλοία. Από το 1995 δεν υπήρξε καμία αύξηση της συμμετοχής πλοίων MAR στις εμπορευματικές ενδομεταφορές άλλων χωρών Ε.Ε. Στις επιβατικές ενδομεταφορές, δεν υπήρξε καμία συμμετοχή μη εθνικών σημαίων.

Πρέπει να αναμένεται ότι η απελευθέρωση των νησιωτικών ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 1999, και ιδιαίτερα του σκέλους που αφορά τις πορθμειακές μεταφορές, μπορεί να έχει σημαντικότερες επιπτώσεις στην αγορά από πλευράς μεριδίου μη εγχώριων σημαίων. Δύο είναι οι λόγοι γι αυτό: είναι ένα σχετικώς σημαντικό σκέλος ενώ υπάρχουν και αρκετές τρέχουσες δημόσιες συμβάσεις, τις οποίες προς το παρόν καρπούνται εγχώριες εταιρείες, που αναμένεται να προσελκύσουν το ενδιαφέρον εταιρειών από άλλα κράτη μέλη μόλις προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός. Τα πρώτα αποτελέσματα της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών και του πορθμειακού σκέλους θα αποτελέσουν αντικείμενο της επόμενης έκθεσης που θα καλύπτει τα έτη 1999-2000.

Η απελευθέρωση των μεταφορών στρατηγικών προϊόντων και των υπηρεσιών από πλοία μικρότερα των 650 GT δεν είχε σημαντικές επιπτώσεις από πλευράς απασχόλησης στις ενδομεταφορές στα νοτιοευρωπαϊκά κράτη μέλη αφού δεν είχε επίδραση στον αριθμό των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα ούτε στον αριθμό των απασχολούμενων ναυτικών με κοινοτική υπηκοότητα.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ο κανονισμός 3577/92 επεκτάθηκε τελικά και στον Ε.Ο.Χ. με απόφαση της κοινής επιτροπής Ε.Ο.Χ. της 4ης Οκτωβρίου 1997, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 1998. Παρέχεται πλήρης πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές σε πλοία με νορβηγική και ισλανδική σημαία καθώς και πλήρης πρόσβαση στις νορβηγικές και ισλανδικές ενδομεταφορές για κοινοτικά πλοία. Ωστόσο, τα πλοία του Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου (NIS) δεν έχουν πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές βάσει του κανονισμού 3577/92 και, κατά συνέπεια, τα πλοία αυτά δεν θα μπορούν να εκτελούν ενδομεταφορές στην ΕΕ

βάσει του κανονισμού. Για την περίπτωση αυτή, η Νορβηγία κατέθεσε δήλωση με την οποία δηλώνει ότι δεν προτίθεται να τροποποιήσει τη νομοθεσία της για το Νορβηγικό Διεθνές Νηολόγιο (NIS) όσον αφορά την πρόσβαση των νηολογημένων στο NIS πλοίων στις νορβηγικές ενδομεταφορές. Σημαντικές εξελίξεις από πλευράς στόλου υπήρξαν μόνον στην περίπτωση του NIS όπου τα νηολογημένα πλοία αυξήθηκαν κατά 4% από το 1995 μέχρι το 1997. Πέραν των πλοίων NIS, τα πλοία ΕΖΕΣ συνεχίζουν να έχουν μικρή μόνον συμμετοχή στις ενδομεταφορές των κρατών μελών της ΕΕ.

Όσον αφορά το κόστος επάνδρωσης των φορτηγών πλοίων για το 1998 η έκθεση δείχνει ότι τα δεύτερα νηολόγια συνεχίζουν να έχουν το χαμηλότερο κόστος επάνδρωσης. Το MAR φαίνεται να είναι η φθηνότερη σημαία μαζί με το DIS, ακολουθούμενη από κοντά από τη δανική σημαία, το NIS και το REC. Το γαλλικό, σουηδικό και βελγικό νηολόγιο είναι τα ακριβότερα. Το ισλανδικό και νορβηγικό νηολόγιο είναι ελαφρώς φθηνότερα από το τελευταίο. Οι μεταβολές στα καθεστώτα των κρατικών επιχορηγήσεων για τα διάφορα νηολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς ελάχιστα μόνον έχουν επηρεάσει τη σχετική τους θέση μεταξύ των νηολογίων της ΕΕ και του ΕΟΧ.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το παρόν κείμενο αποτελεί την τρίτη έκθεση για την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 [1] του Συμβουλίου που άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993 και προβλέπει τη σταδιακή απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ε.Ε. Ο κανονισμός προβλέπει ότι κάθε δύο χρόνια η Επιτροπή θα υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού και σχετικές, εφόσον απαιτείται, προτάσεις. Προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή θα εξετάσει σε βάθος τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών και θα υποβάλει στο Συμβούλιο, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1997, σχετική έκθεση βάσει της οποίας η Επιτροπή πρέπει

να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση στην οποία μπορεί να περιλαμβάνονται προσαρμογές στις διατάξεις του κανονισμού σχετικά με την εθνικότητα των πληρωμάτων έτσι ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

[1] Κανονισμός αριθ. 3577 του Συμβουλίου της 7 Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ). ΕΕ. L 364, της 12.12.92, σ. 7.

Η πρώτη έκθεση που καλύπτει την περίοδο 1993-1994 υποβλήθηκε στο Συμβούλιο στις 7 Σεπτεμβρίου 1995.

Η δεύτερη έκθεση που καλύπτει την περίοδο 1995-1996 υποβλήθηκε στις 18 Ιουνίου 1997 και, όπως προβλέπεται στον κανονισμό, περιελάμβανε εξέταση των πιθανών οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών. Βάσει της εκθέσεως αυτής, η Επιτροπή υιοθέτησε στις 29 Απριλίου 1998 και υπέβαλε στο Συμβούλιο πακέτο [2] που αποτελούνταν από:

[2] COM(1998) 251 τελικό της 29.4.1998.

Ανακοίνωση σχετικά με τη χάραξη κοινής πολιτικής για την επάνδρωση πλοίων δρομολογημένων σε τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές εντός και μεταξύ κρατών μελών,

Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου, και

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τους όρους επάνδρωσης πλοίων δρομολογημένων σε τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές μεταξύ κρατών μελών.

Στην παρούσα έκθεση δεν κρίνεται σκόπιμο να συζητηθούν η ανακοίνωση ή οι προτάσεις αυτές, που τη στιγμή αυτή είναι ενώπιον του Συμβουλίου.

2. Η παρούσα τρίτη έκθεση καλύπτει την περίοδο 1997-1998 κατά τη διάρκεια της οποίας, στα πέντε νότια κράτη μέλη, απελευθερώθηκαν δύο ακόμη εμπορευματικοί τομείς στις ηπειρωτικές ενδομεταφορές: η μεταφορά στρατηγικών αγαθών από την 1.1.1997 και οι μεταφορές με πλοία μικρότερα των 650 gt από την 1.1.1998, ενώ πραγματεύεται τους ίδιους βασικούς τομείς όπως και οι δύο προηγούμενες εκθέσεις:

Κεφάλαιο 2: έκθεση για τις νομικές εξελίξεις που σημειώθηκαν στα κράτη μέλη όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού.

Κεφάλαιο 3: εξελίξεις στην αγορά των ενδομεταφορών Ε.Ε.

Κεφάλαιο 4: η επέκταση του κανονισμού 3577/92 στον Ε.Ο.Χ. με την απόφαση 70/97 της κοινής επιτροπής Ε.Ο.Χ. και οι εξελίξεις στην αγορά των ενδομεταφορών των χωρών ΕΖΕΣ.

Κεφάλαιο 5: σύγκριση του κόστους επάνδρωσης των φορτηγών πλοίων

3. Η παρούσα έκθεση υποβάλλεται για ενημέρωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών

2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

2.1. Νομοθεσία σχετικά με την πρόσβαση στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών

Τα κράτη μέλη με ειδική νομοθεσία για τις ενδομεταφορές προσαρμόσαν τις παραδοσιακά προσανατολισμένες στους εθνικούς μεταφορείς εθνικές τους διατάξεις έτσι ώστε να συμμορφωθούν με τον κανονισμό (Ισπανία με το νόμο 27/92,

Πορτογαλία με το Νομοθετικό Διάταγμα 368/93, Γερμανία με το Νόμο της 15 Ιουλίου 1994). Τη στιγμή αυτή εκκρεμεί ακόμη διαδικασία αγωγής της Επιτροπής κατά της Γαλλίας για διατήρηση εθνικής νομοθεσίας που δεν είναι σύμφωνη με τον κανονισμό. Η Αυστρία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν νομοθεσία για τις ενδομεταφορές. Το ίδιο ισχύει και για το Βέλγιο, τη Δανία, την Ιρλανδία και την Ολλανδία επειδή έχουν πολιτική ανοικτής ακτογραμμής. Μετά την είσοδό τους την 1η Ιανουαρίου 1995, η Φινλανδία προσάρμοσε τη νομοθεσία της στον κανονισμό με το Νόμο 1326/94 της 22ας Δεκεμβρίου 1994 ενώ η Σουηδία με το διάταγμα 1995:961 της 1ης Ιουνίου 1995. Στο παράρτημα I γίνεται μια επισκόπηση των βασικών νομικών και φορολογικών διατάξεων που ισχύουν στην Ε.Ε. και στις χώρες ΕΖΕΣ όσον αφορά την πρόσβαση στις ενδομεταφορές, τις απαιτήσεις των πρώτων και δεύτερων νηολογίων για την εθνικότητα των πληρωμάτων, τις απαιτήσεις από πλευράς πλοιοκτησίας καθώς επίσης και το φορολογικό καθεστώς.

Κατά την περίοδο 1997-1998, σημειώθηκαν οι ακόλουθες νομικές εξελίξεις στα κράτη μέλη:

Η Ελλάδα προσάρμοσε τη νομοθεσία της στον κανονισμό με τα προεδρικά διατάγματα 117/97 και 84/98, έπειτα από έναρξη διαδικασίας επί παραβίασει.

Η Ιταλία προσάρμοσε τη νομοθεσία της ('Codice della Navigazione') με το Νόμο 30/98 της 27 Φεβρουαρίου 1998 έπειτα από έναρξη διαδικασίας επί παραβίασει.

Η Ισπανία εξέδωσε το βασιλικό διάταγμα 1466/1997 της 19 Σεπτεμβρίου 1997 που καθορίζει το νομικό πλαίσιο των τακτικών γραμμών θαλάσσιων ενδομεταφορών και θαλάσσιων υπηρεσιών κοινής ωφελείας.

Η Πορτογαλία εξέδωσε το νομοθετικό διάταγμα 194/98 της 10 Ιουλίου 1998. Το διάταγμα αυτό τροποποιήθηκε μερικώς με νομοθετικό διάταγμα της 20 Αυγούστου 1999.

Η συμβατότητα των κειμένων της Ισπανίας και της Πορτογαλίας με τον κανονισμό εξετάζεται τη στιγμή αυτή από την Επιτροπή στα πλαίσια των σχετικών διαδικασιών επί παραβίασει.

2.2. Η κατάσταση από πλευράς δικαιώματος πρόσβασης των πρώτων και δεύτερων νηολογίων Ε.Ε. στις ενδομεταφορές.

Σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών, δεν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την πρόσβαση των πρώτων νηολογίων στις ίδιες αγορές ενδομεταφορών τους. Η κατάσταση όσον αφορά την πρόσβαση πλοίων των δεύτερων νηολογίων στις εγχώριες ενδομεταφορές είναι η ακόλουθη:

Γερμανία: Πλοία που χρησιμοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές κατά το μεγαλύτερο μέρος ενός οικονομικού έτους πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο διεθνές νηολόγιο (ISR) και απολαμβάνουν ορισμένων φορολογικών πλεονεκτημάτων ('Νόμος για την προστασία της σημαίας' και 'Νόμος φορολογίας εισοδημάτων όπως τροποποιήθηκε από τον νόμο που τροποποιεί τις τεχνικές και φορολογικές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές για τήρηση των διεθνών προτύπων' της 18 Σεπτεμβρίου 1998).

Φινλανδία: Μόνον φορτηγά ή κυρίως φορτηγά πλοία εγγεγραμμένα στο πρώτο φινλανδικό νηολόγιο ηλικίας μικρότερης των 20 ετών και τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως σε διεθνείς μεταφορές μπορούν να είναι εγγεγραμμένα στον 'Κατάλογο των εμπορικών πλοίων διεθνών μεταφορών' (Νόμος 1707/1991 όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 1611/1992). Επιβατηγά πλοία που πληρούν τις ανωτέρω απαιτήσεις χωρίς να εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ σκανδιναβικών λιμένων μπορούν και αυτά να ενταχθούν στον εν λόγω κατάλογο. Τα πλοία όμως που εκτελούν αποκλειστικά εθνικές ενδομεταφορές δεν μπορούν.

Η Δανία εξέδωσε το Νόμο 464 της 12 Ιουνίου 1996 που τροποποιεί το νόμο για το δανέζικο διεθνές νηολόγιο DIS ώστε να μπορούν τα φορτηγά πλοία DIS να έχουν

πρόσβαση στις δανικές εμπορευματικές ενδομεταφορές. Στα επιβατηγά πλοία DIS δεν επιτρέπεται η πρόσβαση στις δανικές ενδομεταφορές.

Κατά την περίοδο 1997-98, σημειώθηκαν οι ακόλουθες νομικές εξελίξεις:

Η Πορτογαλία εξέδωσε το Νομοθετικό Διάταγμα 31/97 της 28 Ιανουαρίου 1997 που επέτρεψε στα νηολογημένα στο MAR πλοία την πρόσβαση σε θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων. Με το Νομοθετικό Διάταγμα 331/99 της 20 Αυγούστου 1999, τα πλοία MAR μπορούν επίσης να έχουν πρόσβαση σε νησιωτικές εμπορευματικές μεταφορές.

Η Ισπανία εξέδωσε το Βασιλικό Διάταγμα 2221/1998 της 16 Οκτωβρίου 1998 που επιτρέπει σε πλοία και εταιρείες που ασχολούνται με εμπορευματικές ενδομεταφορές να εγγράφονται στο ειδικό μητρώο πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών των Καναρίων νήσων (REC). Το διάταγμα αυτό ολοκληρώνει τη σταδιακή πρόσβαση των πλοίων REC στις εσωτερικές μεταφορές.

Η Ιταλία εξέδωσε το Νόμο 30/98 της 27 Φεβρουαρίου 1998 που δημιουργεί το ιταλικό διεθνές νηολόγιο για πλοία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

Σύμφωνα με τον κανονισμό, για να μπορούν κοινοτικοί πλοιοκτήτες να γίνουν δεκτοί στην αγορά των ενδομεταφορών άλλων κρατών μελών, πρέπει να έχουν πλοία νηολογημένα και φέροντα τη σημαία ενός κράτους μέλους, τα δε πλοία αυτά να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για εκτέλεση ενδομεταφορών σε αυτό το κράτος μέλος. Με άλλα λόγια, πρέπει να είναι δεκτοί στην εγχώρια αγορά τους των ενδομεταφορών.

Όλα τα πλοία πρώτου νηολογίου των κρατών μελών της ΕΕ πληρούν τις απαιτήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό για να γίνουν δεκτά στις ενδομεταφορές άλλων κρατών μελών. Από τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα δεύτερα νηολόγια

των κρατών μελών της ΕΕ, αυτά που πληρούν τις απαιτήσεις για εκτέλεση ενδομεταφορών σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ είναι τα ακόλουθα:

- πλοία εγγεγραμμένα στο ισπανικό νηολόγιο REC
- πλοία εγγεγραμμένα στο πορτογαλικό νηολόγιο MAR
- φορτηγά πλοία DIS, όχι όμως επιβατηγά
- γερμανικά πλοία ISR κατά περίπτωση και όχι για τακτικές, καθ' όλο το χρόνο ενδομεταφορές, και
- φινλανδικά πλοία περιλαμβανόμενα στον 'Κατάλογο εμπορικών πλοίων διεθνών μεταφορών' κατά περίπτωση και όχι για τακτικές, καθ' όλο το χρόνο ενδομεταφορές.

Τα ακόλουθα πλοία, εγγεγραμμένα στα δεύτερα νηολόγια κρατών μελών της Ε.Ε., δεν έχουν πρόσβαση στις ενδομεταφορές άλλων κρατών μελών της Ε.Ε.: πλοία εγγεγραμμένα στο δεύτερο ιταλικό νηολόγιο

2.3. Υιοθέτηση διατάξεων σχετικά με την επιβολή των κανόνων του φιλοξενούντος κράτους στην επάνδρωση πλοίων για ορισμένες ενδομεταφορές

Εν όψει της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1999 και σε εφαρμογή του άρθρου 3 του κανονισμού, η Ιταλία, η Ισπανία, η Ελλάδα, η Γαλλία και η Πορτογαλία εξέδωσαν νομοθεσία ή διοικητικές διατάξεις που επιβάλλουν την εφαρμογή των κανόνων του φιλοξενούντος κράτους στην επάνδρωση πλοίων για νησιωτικές ενδομεταφορές (εκτός όταν το υπόψη δρομολόγιο ακολουθεί ή προηγείται δρομολογίου προς ή από άλλο κράτος) και για υπηρεσίες με πλοία μικρότερα των 650 gt. Η Γαλλία εξέδωσε το 'Διάταγμα 99/195 της 16 Μαρτίου 1999 σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του φιλοξενούντος κράτους σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 της 7 Δεκεμβρίου για την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)'. Η Ισπανία εξέδωσε το 'Διάταγμα της 22

Ιουλίου 1999 για τους όρους επάνδρωσης των πλοίων που εκτελούν νησιωτικές ενδομεταφορές'. Τα κείμενα αυτά εξετάστηκαν και βρέθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό. Τη στιγμή αυτή εξετάζονται από την Επιτροπή και άλλα εθνικά κείμενα.

3. εξελίξεις της αγοράς στα 15 κράτη- μέλη της Ε.Ε.

3.1. Ενδομεταφορές

Τα βόρεια κράτη μέλη (Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ολλανδία, Σουηδία, ΗΒ) έχουν απελευθερώσει πλήρως τις μεταφορές. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς της παρούσας τρίτης έκθεσης, στα νότια κράτη μέλη (Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία) απελευθερώθηκαν βάσει των όρων του κανονισμού δύο ακόμη τομείς ενδομεταφορών: η μεταφορά στρατηγικών αγαθών (πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα και πόσιμο νερό) την 1η Ιανουαρίου 1997 και οι υπηρεσίες με πλοία μικρότερα από 650 γτ την 1 Ιανουαρίου 1998. Οι υπηρεσίες που παρέμειναν προστατευόμενες στα νότια κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς είναι οι ακόλουθες:

Στις παράκτιες ηπειρωτικές μεταφορές: οι τακτικές επιβατικές και πορθμειακές υπηρεσίες, που προστατεύονταν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1999.

Στις νησιωτικές μεταφορές: α) οι νησιωτικές ενδομεταφορές (συμπεριλαμβανομένης της Θέουτα και Μελίλλα και των γαλλικών υπερπόντιων εδαφών), που προστατεύονταν μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1999, β) οι τακτικές επιβατικές και πορθμειακές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία μικρότερα των 650 γτ στην Ελλάδα που θα απελευθερωθούν την 1η Ιανουαρίου 2004.

Αν και η λήψη αξιόπιστων στοιχείων πάνω στο θέμα αυτό καθίσταται ολοένα και δυσκολότερη λόγω του ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν τηρούν πλέον στοιχεία για τις ενδομεταφορές, εκτιμάται ότι ο συνολικός όγκος των ενδομεταφορών στα κράτη μέλη της Ε.Ε. αυξήθηκε από 239 εκατ. τόνους το 1993 (Ε.Ε. 12: 221 εκατ. τόνοι

συν 18 εκατ. τόνοι η Φινλανδία και η Σουηδία) στα 262 εκατ. τόνους (Ε.Ε. 15) κατά τη διάρκεια του 1995, φθάνοντας στα 265,3 εκατ. τόνους το 1997 (Ε.Ε. 15) [3].

[3] Στην προηγούμενη έκθεση τα αριθμητικά στοιχεία για το 1993 και το 1995 διέφεραν ελαφρά λόγω σφάλματος διπλής μέτρησης για ένα κράτος μέλος (D) και του γεγονότος ότι τώρα έχουν επιβεβαιωθεί προσωρινά στοιχεία.

Από τον τελευταίο αυτό αριθμό, οι νησιωτικές μεταφορές αντιστοιχούν σε 139,7 εκατ. τόνους (52,7%) ενώ οι ηπειρωτικές μεταφορές σε 125,6 εκατ. τόνους. Το 1993, οι νησιωτικές μεταφορές (Ε.Ε. 12) αντιστοιχούσαν στο 51% του συνολικού όγκου, το ίδιο με εκείνο του 1995 (Ε.Ε. 15).

Από το σύνολο των 265,3 εκατ. τόνων εμπορευματικών ενδομεταφορών το 1997, τα 125,85 εκατ. τόνοι αντιστοιχούσαν στις βορειοευρωπαϊκές ενδομεταφορές και τα 139,45 εκατ. τόνοι στις νοτιοευρωπαϊκές ενδομεταφορές.

Στα περισσότερα από τα κράτη μέλη, οι όγκοι δεν άλλαξαν σημαντικά.

Κατά την περίοδο αναφοράς, στα βόρεια κράτη μέλη απελευθερώθηκαν οι επιβατικές μεταφορές ενώ στη νότια Ευρώπη παρέμειναν προστατευόμενες, εκτός από τις παράκτιες ηπειρωτικές κρουαζιέρες που απελευθερώθηκαν από την 1.1.1995. Στην Ολλανδία, το Βέλγιο και την Ιρλανδία δεν υπάρχουν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές. Σημαντικοί όγκοι εμφανίζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο (εκτιμώνται στα 40 εκατ. επιβάτες) και τη Γερμανία (εκτιμώνται στα 5 εκατ. επιβάτες), δεν τηρούνται όμως πλέον εκεί σχετικά στοιχεία. Η μείωση στη Δανία ήταν αποτέλεσμα του ανοίγματος της σταθερής σύνδεσης μεταξύ των νησιών Fyn και Sjælland το 1997. Οι διακυμάνσεις στην Ιταλία και την Ισπανία αποδίδονται στο «οικονομικό κλίμα».

Τα στοιχεία για τους επιβάτες στον πίνακα 2 αναφέρονται κυρίως σε επιβάτες πορθμείων που διακινήθηκαν μεταξύ δύο λιμένων. Στους αριθμούς αυτούς

περιλαμβάνονται και 500.000 περίπου επιβάτες κρουαζιεροπλοίων εσωτερικού που διακινήθηκαν στα ελληνικά ύδατα κατά τη διάρκεια του 1997.

Κατά την περίοδο αναφοράς, η εν εξελίξει απελευθέρωση επηρέασε μόνον τα νότια κράτη μέλη. Την 1.1.1997, στον απελευθερωμένο εμπορευματικό τομέα, προστέθηκαν και οι παράκτιες ηπειρωτικές ενδομεταφορές στρατηγικών φορτίων. Την ημερομηνία αυτή, στο σύνολο των 139,45 εκατ. τόνων ενδομεταφορών φορτίων στη Νότια Ευρώπη, τα απελευθερωμένα φορτία ανήρχοντο σε 43,15 εκατ. τόνους ενώ τα μη απελευθερωμένα ανήρχοντο σε 96,3 εκατ. τόνους.

Δεδομένου ότι για τις ηπειρωτικές ενδομεταφορές με πλοία < 650 GT που απελευθερώθηκαν την 1η Ιανουαρίου 1998 υπάρχουν μόνον εκτιμήσεις, ακριβή στοιχεία όγκων απελευθερωμένων φορτίων σε σύγκριση με όγκους προστατευομένων φορτίων κατέστη δυνατό να δοθούν μόνον για την 31.12.1997

3.2.1. Απελευθερωθείσες την 31.12.1997

Στις ενδομεταφορές που απελευθερώθηκαν μέχρι την 31.1.1997 περιλαμβάνονταν όλες οι ηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές με πλοία άνω των 650 GT ανερχόμενες σε 43,15 εκατ. τόνους. Η απελευθέρωση του «στρατηγικού» εμπορευματικού τομέα από την 1η Ιανουαρίου 1997, οδήγησε σε ουσιαστικά αύξηση του όγκου των απελευθερωμένων φορτίων ο οποίος υπερδιπλασιάστηκε από το 1993 μέχρι το 1997 (από 13% του συνολικού νοτιοευρωπαϊκού όγκου το 1993 σε 31% κατά τη διάρκεια του 1997).

Στις μη απελευθερωθείσες ενδομεταφορές στη Νότια Ευρώπη το 1997 περιλαμβάνονταν ηπειρωτικές μεταφορές με πλοία < 650 GT (απελευθερώθηκαν την 1 Ιανουαρίου 1998), τακτικές ηπειρωτικές επιβατηγές και πορθμειακές γραμμές (απελευθερώθηκαν την 1 Ιανουαρίου 1999) και νησιωτικές ενδομεταφορές (απελευθερώθηκαν την 1 Ιανουαρίου 1999 εκτός από τις τακτικές επιβατικές και

πορθμειακές μεταφορές και μεταφορές διενεργούμενες με πλοία μικρότερα των 650 gt στα ελληνικά νησιά). Από το σύνολο των 96,3 εκατ. τόνων προστατευομένων φορτίων το 1997, τα 92,9 εκατ. τόνοι αντιστοιχούσαν σε νησιωτικές ενδομεταφορές και τα 3,4 εκατ. τόνοι σε ηπειρωτικές (παράκτιες) ενδομεταφορές.

Ο συνολικός όγκος των μεταφερθέντων με πλοία < 650 GT προστατευομένων φορτίων το 1997 ανήλθε σε 5,3 εκατ. τόνους. Το ηπειρωτικό σκέλος αυτών των μεταφορών απελευθερώθηκε την 1η Ιανουαρίου 1998. Εκτιμάται ότι το σκέλος αυτό αφορά γύρω στους 2,15 εκατ. τόνους φορτίου.

3.3. Συμμετοχή πλοίων με ξένη σημαία στις ενδομεταφορές των κρατών μελών της Ε.Ε.

Το 1995, το μερίδιο των υπό ξένη σημαία σκαφών στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ευρώπη ήταν 8,35 3 εκατ. τόννοι ή 6%. Λόγω της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών στρατηγικών φορτίων, το μερίδιο των σκαφών αυτών το 1997 αυξήθηκε σε 9,05 εκατ. τόννους (6,5% του συνόλου των νοτιοευρωπαϊκών μεταφορών). Στον πίνακα 5 εμφανίζεται η συμμετοχή των διαφόρων σημαιών στις νοτιοευρωπαϊκές μεταφορές κατά κατηγορία, καθώς και οι προστατευόμενοι ακόμη όγκοι.

Από σχετικό πίνακα του site της Ε.Ε. αυτό καθίσταται σαφές ότι η συμμετοχή των εθνικών σημαιών μειώθηκε σημαντικά μόνο στην περίπτωση της Γαλλίας και της Ισπανίας. Στη Γαλλία, η συμμετοχή της εθνικής σημαίας μειώθηκε κατά 12% (1 εκατ. τόνοι) προς όφελος άλλων κοινοτικών σημαιών το μερίδιο των οποίων αυξήθηκε από 4,5% το 1995 σε ποσοστό άνω του 20% το 1997. Το γεγονός αυτό αφορούσε κυρίως τη μεταφορά στρατηγικών φορτίων που μετά την απελευθέρωση μετατοπίστηκαν από τη γαλλική σε άλλες κοινοτικές σημαίες.

Η συμμετοχή των ξένων σημαίων (συμπεριλαμβανομένων και των μη εθνικών κοινοτικών μεταφορέων και των μεταφορέων από τρίτες χώρες) στο σύνολο των ενδομεταφορών στα νοτιοευρωπαϊκά κράτη μέλη έφθασε από 8,35 εκατ. τόνους το 1995 σε 9,05 εκατ. τόνους το 1997.

Στην Ισπανία, η συμμετοχή της εθνικής σημαίας (συμπεριλαμβανομένου και του νηολογίου REC) μειώθηκε κατά 4,3 εκατ. τόνους προς όφελος άλλων κοινοτικών πλοίων (κυρίως MAR) και ειδικώς μη κοινοτικών πλοίων. Ο κύριος όγκος των ενδομεταφορών εκτελείται από πλοία REC. Το 1995, τα πλοία REC μετέφεραν 3 εκατ. τόνους όλων σχεδόν των ηπειρωτικών φορτίων. Κατά τη διάρκεια του 1997, η συνολική τους συμμετοχή αυξήθηκε σε 16,8 εκατ. τόνους από τους οποίους πάνω από 10 εκατ. τόνοι ήταν νησιωτικές μεταφορές. Τα πλοία MAR που δραστηριοποιούνται στην Ισπανία είναι ισπανικής ιδιοκτησίας και το 1997 διακίνησαν 1,1 εκατ. τόνους (3%) από το σύνολο των ενδομεταφορών στην Ισπανία. Ωστόσο, τα μη κοινοτικά πλοία διακίνησαν το 9% του ίδιου συνόλου (κυρίως Μάλτα, Κύπρος και Αντίγκουα & Μπαρμπάντος) τόσο στον απελευθερωμένο όσο και στον μη απελευθερωμένο τομέα.

Στην Ιταλία, αν και η συμμετοχή της εθνικής σημαίας μειώθηκε ελαφρά μόνον, εντούτοις παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση της συμμετοχής των υπόλοιπων κοινοτικών σημαίων (από 0,1 σε 0,8 εκατ. τόνους) στους απελευθερωμένους εξειδικευμένους (π.χ. βαρειά φορτία) ιταλικούς εμπορευματικούς τομείς. Επειδή στον ιταλικό στόλο δεν υπάρχουν εξειδικευμένα πλοία, οι ιταλικές ναυτιλιακές εταιρείες δεν επλήγησαν από την αύξηση αυτή.

Στην περίπτωση της Πορτογαλίας οι όγκοι που διακινήθηκαν από πλοία MAR το 1995 περιελήφθησαν στην προηγούμενη έκθεση στους όγκους που μεταφέρθηκαν από άλλες, εκτός της εθνικής, κοινοτικές σημαίες επειδή δραστηριοποιούνταν στις πορτογαλικές ενδομεταφορές μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων. Από το 1997, τα πλοία MAR έγιναν δεκτά στις πορτογαλικές ηπειρωτικές ενδομεταφορές και οι όγκοι

που διακινήθηκαν με αυτά τα πλοία περιλαμβάνονται συνεπώς σε εκείνους που διακινήθηκαν από τα πλοία με την εθνική σημαία το 1997.

Η συμμετοχή των σουηδικών και φινλανδικών πλοίων στις νοτιοευρωπαϊκές αγορές είναι περιστασιακή.

3.3.1. Συμμετοχή των ξένων σημαίων στους απελευθερωμένους τομείς των εμπορευματικών μεταφορών των νότιων κρατών μελών

Το 1997, από τα 43,15 εκατ. τόνους των απελευθερωμένων φορτίων, τα 5,75 εκατ. τόνοι ή το 13% των φορτίων μεταφέρθηκαν από πλοία που δεν έφεραν την εθνική σημαία προερχόμενα από νηολόγια άλλων κοινοτικών ή μη κοινοτικών χωρών. Σε σύγκριση με τον αντίστοιχο αριθμό του 1995 (3 εκατ. τόνοι το 1995 ή 16,6% των απελευθερωμένων φορτίων), σε σχετική βάση παρουσιάστηκε πτώση της συμμετοχής μη εθνικών σκαφών, αύξηση όμως από πλευράς διακινήθεντος όγκου.

Η συμμετοχή μη εθνικών κοινοτικών μεταφορέων στον απελευθερωμένο τομέα της αγοράς των ενδομεταφορών στο νότο με βάση τον κανονισμό μειώθηκε σχετικά από 9,4% του όγκου των απελευθερωμένων φορτίων κατά τη διάρκεια του 1995 σε 8,1% το 1997, αυξήθηκε όμως από πλευράς διακινήθεντος όγκου από 3 εκατ. τόνους σε 5,75 εκατ. τόνους. Παρατηρήθηκε αυξημένη συμμετοχή άλλων κοινοτικών πλοίων στις γαλλικές ενδομεταφορές υγρών προϊόντων, ισπανικής ιδιοκτησίας πλοίων MAR στις ισπανικές ενδομεταφορές και άλλων κοινοτικών πλοίων στις ιταλικές εξειδικευμένες εμπορευματικές ενδομεταφορές. Οι εξελίξεις αυτές δεν επηρέασαν ουσιαστικά τις εθνικές αγορές αφού τα ίδια πλοία δραστηριοποιούνταν και πριν στις γαλλικές και τις ισπανικές ενδομεταφορές μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων ενώ ο ιταλικός στόλος δεν διέθετε ποτέ εξειδικευμένα πλοία. Η συμμετοχή μη κοινοτικών μεταφορέων μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων στον απελευθερωμένο τομέα μειώθηκε και αυτή σε σχετικούς όρους από 7% το 1995 σε 5,2% το 1997 επί του συνόλου των απελευθερωμένων φορτίων, αυξήθηκε

όμως σε απόλυτους αριθμούς από 1,3 σε 2,25 εκατ. τόνους, ιδιαίτερα στην Ισπανία.

3.3.2. Συμμετοχή ξένων σημαίων στους μη απελευθερωμένους τομείς των εμπορευματικών ενδομεταφορών των νότιων κρατών μελών

Οι μη απελευθερωμένοι τομείς με συνολικό όγκο φορτίων 96,3 εκατ. τόνους το 1997 (116,2 το 1995) εξυπηρετούνταν κατ' αρχήν αποκλειστικά από τις εθνικές σημαίες. Εντούτοις, το 1997, μεταφέρθηκαν από πλοία μη εθνικών σημαίων μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων όταν δεν υπήρχαν διαθέσιμα πλοία με εθνικές σημαίες, 3,3 εκατ. τόνοι (3,4%) κατ' εκτίμηση σε σύγκριση με τους 5,35 εκατ. τόνους (4,6%) που μεταφέρθηκαν μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων το 1995. Το 1997, από τα 3,3 εκατ. τόνους που μεταφέρθηκαν μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων, τα 1,3 εκατ. τόνοι (1,3%) μεταφέρθηκαν από πλοία μη εθνικών κοινοτικών σημαίων και 2,0 εκατ. τόνοι (2%) από μη κοινοτικά πλοία. Τα νούμερα αυτά συγκρίνονται με τα νούμερα του 1995 όπου, από τους 5,35 εκατ. τόνους που μεταφέρθηκαν μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων, τα 4,85 εκατ. τόνοι (4,1%) μεταφέρθηκαν από πλοία μη εθνικών κοινοτικών σημαίων (συμπεριλαμβανομένου του MAR) και τα 0,5 εκατ. τόνοι (0,4%) από μη κοινοτικά πλοία.

Σε σύγκριση με την προηγούμενη έκθεση, ο αριθμός των παραχωρηθέντων δικαιωμάτων στους μη απελευθερωμένους τομείς μειώθηκε σημαντικά σε όλα τα νότια κράτη μέλη με εξαίρεση την Ισπανία και, σε μικρότερο βαθμό, την Ιταλία. Το γεγονός αυτό οφείλεται αποκλειστικά στην απελευθέρωση των ενδομεταφορών στρατηγικών φορτίων. Εντούτοις, η συμμετοχή μη κοινοτικών σημαίων σε μη απελευθερωμένους τομείς μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων αυξήθηκε, στο σύνολό της, στο τετραπλάσιο περίπου κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Δύο εξελίξεις έχουν ιδιαίτερη σημασία: ο στόλος MAR, που έπαιξε σημαντικό ρόλο το 1995 στον μη απελευθερωμένο τομέα μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων,

δραστηριοποιήθηκε κατά την περίοδο αναφοράς στον απελευθερωμένο τομέα. Εντούτοις, το μερίδιο των μη κοινοτικών σημαίων στους προστατευόμενους τομείς της Ισπανίας αυξήθηκε σημαντικά φθάνοντας στα 2 εκατ. περίπου τόνους στον εν λόγω τομέα. Ταυτόχρονα, οι κοινοτικές σημαίες τριπλασίασαν το μερίδιό τους στους ισπανικούς αυτούς τομείς.

3.3.3. Το σύστημα της παραχώρησης δικαιωμάτων

Παρά την απελευθέρωση, το 1997, 4,25 συνολικά εκατ. τόνοι (2,25 εκατ. τόνοι στον απελευθερωμένο τομέα και 2,0 εκατ. τόνοι στον μη απελευθερωμένο τομέα) σε σύγκριση με 1,8 εκατ. τόνους (1,3 εκατ. τόνοι στον απελευθερωμένο και 0,5 εκατ. τόνοι στον μη απελευθερωμένο τομέα) το 1995, μεταφέρθηκαν μέσω παραχώρησης δικαιωμάτων από μη κοινοτικούς μεταφορείς στα πλαίσια των ενδομεταφορών των νότιων κρατών μελών. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε αύξηση 136% του όγκου που μεταφέρθηκε από μη κοινοτικά πλοία.

3.3.4. Συμμετοχή των ξένων σημαίων στα βόρεια κράτη μέλη: εμπορευματικές ενδομεταφορές

Οι ενδομεταφορές στα βόρεια κράτη μέλη έχουν πλήρως απελευθερωθεί και ανοίγει στις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες. Σε ορισμένα από αυτά τα κράτη μέλη, για τα μη κοινοτικά πλοία εφαρμόζεται το σύστημα της παραχώρησης δικαιωμάτων (Γερμανία, Φινλανδία, Σουηδία) εκτός κι αν τους έχει παραχωρηθεί δικαίωμα πρόσβασης επί τη βάση διμερών συμφωνιών. Στα υπόλοιπα βόρεια κράτη μέλη, τα πλοία των τρίτων χωρών μπορούν να συμμετέχουν στην ίδια βάση με εκείνη των κοινοτικών σκαφών. Ο βαθμός της ξένης συμμετοχής ποικίλει σημαντικά ανάλογα με το κράτος μέλος. Στη Δανία, δεν συγκεντρώνονται τέτοια στοιχεία και για τα μερίδια των εθνικών σημαίων υπάρχουν μόνον εκτιμήσεις. Η Αυστρία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν ενδομεταφορές. Οι περιορισμένοι όγκοι στο Βέλγιο και την Ολλανδία μεταφέρονται καθ' ολοκληρία από πλοία με εθνικές σημαίες. Στον

πίνακα 9 δίνεται μια εικόνα της εξέλιξης της συμμετοχής των ξένων σημαιών στις ενδομεταφορές των βόρειων κρατών μελών.

3.3.5. Συμμετοχή σκαφών νηολογίων DIS και MAR

Τη στιγμή αυτή, στις πορτογαλικές μεταφορές πετρελαίου, δεσπόζουν 7 πλοία MAR (από 25 σκάφη πορτογαλικής ιδιοκτησίας). Τα υπόλοιπα, πορτογαλικής ιδιοκτησίας, σκάφη MAR δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο. Πλοία MAR συναντώνται επίσης πολύ και στην Ισπανία. Ο αριθμός των ισπανικής ιδιοκτησίας σκαφών MAR αυξήθηκε από 34 το 1996 σε 45 το 1998. Τα μισά τουλάχιστον δραστηριοποιούνται στις ισπανικές εσωτερικές μεταφορές. Τα υπόλοιπα, ισπανικής ιδιοκτησίας, σκάφη MAR δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο.

Η συμμετοχή σκαφών DIS περιορίζεται ακόμη κυρίως σε δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ): 25 από τα σκάφη αυτά δραστηριοποιούνται σε ενδομεταφορές, τα μισά από τα οποία σε νότια κράτη μέλη. Επιπλέον, στις ενδομεταφορές δραστηριοποιούνται και γύρω στα 50 σκάφη μη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, από τα οποία όμως μόνον 10-15 στη Νότιο Ευρώπη (δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών και αερίων καθώς και άλλα εξειδικευμένα σκάφη). Από την τελευταία έκθεση, δεν καταγράφηκε κάποια αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά των ενδομεταφορών.

3.3.6. Συμμετοχή των ξένων σημαιών στα 15 κράτη μέλη της Ε.Ε.: επιβάτες

Όπως και κατά την περίοδο που κάλυψε η προηγούμενη έκθεση, την περίοδο 1997-1998 δεν σημειώθηκε συμμετοχή μη εθνικών σημαιών στις εσωτερικές μεταφορές επιβατών στα κράτη μέλη της ΕΕ.

3.4. Στόλοι ενδομεταφορών των κρατών μελών της Ε.Ε.

Σε πολλές περιπτώσεις, είναι σχεδόν αδύνατο να καταγραφούν οι στόλοι ενδομεταφορών στα βόρεια κράτη μέλη, με συνέπεια στους στόλους που παρατίθενται παρακάτω να περιλαμβάνεται το σύνολο της χωρητικότητας των πλοίων που μπορεί να συμμετέχουν σε δραστηριότητες ενδομεταφοράς (παρακτιοί στόλοι < 10.000 DWT) με εξαίρεση τα σκάφη του πρώτου δανικού και φινλανδικού νηολογίου και τον σουηδικό στόλο που περιλαμβάνουν μόνον σκάφη δραστηριοποιούμενα στις ενδομεταφορές. Ορισμένοι στόλοι δεν έχουν καμία ή σχεδόν καμία σχέση με τις ενδομεταφορές, συγκεκριμένα εκείνοι της Αυστρίας, του Βελγίου, του DIS και της Ιρλανδίας. Οι στόλοι της Γερμανίας, της Ολλανδίας και του HB συμμετέχουν περιστασιακώς στις ενδομεταφορές των βόρειων χωρών.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ο γερμανικός και ο δανικός στόλος αυξήθηκαν σημαντικά, ενώ οι στόλοι του Βελγίου, της Ιρλανδίας και του HB μειώθηκαν. Ο στόλος DIS δεν μεταβλήθηκε σημαντικά από πλευράς χωρητικότητας. Γενικά, ο αριθμός των πλοίων στο σύνολο των βορειοευρωπαϊκών κρατών μελών αυξήθηκε μόνον κατά 73 πλοία, ενώ η χωρητικότητα νεκρού φορτίου αυξήθηκε κατά 4% περίπου.

Στα νότια κράτη μέλη, οι διάφοροι στόλοι περιλαμβάνουν και πλοία που δραστηριοποιούνται τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές.

Οι στόλοι των νοτιοευρωπαϊκών κρατών μελών αυξήθηκαν σημαντικά: κατά 14% από πλευράς αριθμού πλοίων, κατά 23% από πλευράς ολικής χωρητικότητας gt και κατά 32% από πλευράς νεκρού φορτίου. Ο γαλλικός στόλος ουσιαστικά διπλασιάστηκε. Λόγω της αντικατάστασης μικρότερων από μεγαλύτερα πλοία, ο ελληνικός στόλος αυξήθηκε σημαντικά σε χωρητικότητα αν και ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε μόνον κατά 10 μονάδες. Ο στόλος του πρώτου ισπανικού νηολογίου μειώθηκε αλλά παράλληλα αυξήθηκε ο στόλος REC. Ο στόλος MAR αυξήθηκε δραστικά από πλευράς αριθμού πλοίων (από 59 το 1996 σε 105 το 1998). Οι χωρητικότητες, εντούτοις, παρέμειναν οι ίδιες, πράγμα που σημαίνει

σημαντική μείωση του μέσου μεγέθους των πλοίων κατά την περίοδο αναφοράς (18.000 DW σε 10.500 DW).

3.5. Επιπτώσεις της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς στην απασχόληση

Το 1997, οι θέσεις εργασίας συνολικά στον τομέα των ενδομεταφορών στα βορειοευρωπαϊκά κράτη μέλη της Ε.Ε. έφθαναν τις 17.460. Το 60% των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων και το 97% των πληρωμάτων στις πορθμειακές γραμμές ήταν κοινοτικής εθνικότητας. 2.100 και 229 μη κοινοτικοί ναυτικοί απασχολήθηκαν στον εμπορευματικό τομέα και στον πορθμειακό/ RoRo τομέα, αντίστοιχα.

Ο συνολικός αριθμός των ατόμων που απασχολήθηκαν στις ενδομεταφορές των νοτιοευρωπαϊκών κρατών μελών ανήλθε το 1997 στα 50.000 άτομα περίπου (όλα κοινοτικής εθνικότητας). Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μια μείωση 1000 θέσεων εργασίας από το 1995. Το γεγονός αυτό οφείλεται εν μέρει στην ορθολογικοποίηση στην Ιταλία και στη μείωση του μεγέθους του στόλου του συμβατικού νηολογίου στην Ισπανία που δεν αντισταθμίστηκε πλήρως από την αύξηση της απασχόλησης στο ισπανικό νηολόγιο REC.

Η απελευθέρωση των ενδομεταφορών στρατηγικών προϊόντων και των υπηρεσιών με πλοία μικρότερα των 650 gt δεν είχε σημαντικές επιπτώσεις στη σχετική με τις ενδομεταφορές απασχόληση στα νοτιοευρωπαϊκά κράτη μέλη αφού δεν είχε επίδραση στον αριθμό των πλοίων στις ενδομεταφορές αυτές ούτε στον αριθμό των απασχολουμένων κοινοτικών ναυτικών.

4. η επέκταση του κανονισμού 3577/92 ΣΤΟΝ Ε.Ο.Χ. και οι εξελίξεις στην αγορά των χωρών της Ε.Ζ.Ε.Σ.

Με την απόφαση 70/97 της 4 Οκτωβρίου 1997 της κοινής επιτροπής Ε.Ο.Χ., ο κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου ενσωματώθηκε στη συμφωνία Ε.Ο.Χ. και επεκτάθηκε στις χώρες της Ε.Ζ.Ε.Σ. Για να ληφθούν υπόψη οι διατυπωθείσες ανησυχίες των κρατών μελών σε σχέση με την επέκταση, στα πρακτικά της ανωτέρω αναφερθείσας απόφασης της κοινής επιτροπής ΕΟΧ καταχωρήθηκε η ακόλουθη δήλωση της κυβέρνησης της Νορβηγίας: "Η Νορβηγία δεν προτίθεται να τροποποιήσει τη νομοθεσία της σχετικά με το νορβηγικό διεθνές νηολόγιο (NIS) όσον αφορά την πρόσβαση των νηολογημένων στο NIS σκαφών στις νορβηγικές ενδομεταφορές". Περαιτέρω, στο Συμβούλιο Μεταφορών της 11 Δεκεμβρίου 1997 συζητήθηκε η παραπάνω απόφαση και στα πρακτικά του Συμβουλίου καταχωρήθηκε η ακόλουθη δήλωση: "Το Συμβούλιο και η Επιτροπή δηλώνουν ότι η δήλωση της Νορβηγίας για την απόφαση 70/97 της κοινής επιτροπής ΕΟΧ αποτελεί εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο για την Κοινότητα όσον αφορά τη θέση της στην επέκταση του κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) αριθ. 3577/92 στον Ε.Ο.Χ. Διατηρούν το δικαίωμα να επανεξετάσουν τη θέση αυτή και να κινήσουν τις κατάλληλες διαδικασίες που προβλέπονται στη συμφωνία ΕΟΧ εάν τυχόν η νορβηγική θέση, όπως εκφράστηκε στη δήλωση, μεταβληθεί όσον αφορά την πρόσβαση στις ενδομεταφορές των πλοίων που είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο".

Η απόφαση 70/97 άρχισε να ισχύει την 1η Αυγούστου 1998 έπειτα από την ολοκλήρωση των εθνικών νορβηγικών διαδικασιών και άρχισε να εφαρμόζεται στη Νορβηγία και την Ισλανδία. Παρέχει πλήρη πρόσβαση στις κοινοτικές ενδομεταφορές για τα πλοία με νορβηγική και ισλανδική σημαία και πλήρη πρόσβαση στις νορβηγικές και ισλανδικές ενδομεταφορές για τα κοινοτικά πλοία, σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92.

Η νομοθεσία για το NIS δεν επιτρέπει στα πλοία NIS την πρόσβαση στις νορβηγικές ενδομεταφορές. Κατά συνέπεια, τα πλοία αυτά δεν μπορούν να εκτελούν ενδομεταφορές στα κράτη μέλη της ΕΕ βάσει του κανονισμού 3577/92.

4.1. Εμπορευματικές ενδομεταφορές στις χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ.
Οι ενδομεταφορές στις χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ. - Ισλανδία και Νορβηγία - αυξήθηκαν από 36 εκατ. τόνους το 1993 σε 40 εκατ. τόνους το 1995 και 48 εκατ. το 1997. Πάνω από 28 εκατ. τόνοι, στην τελευταία περίπτωση, αφορούσαν μεταφορά αργού πετρελαίου στη Νορβηγία από την υφαλοκρηπίδα.

4.2. Επιβατικές ενδομεταφορές στις χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ.

Στην Ισλανδία, ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν το 1997 μέσω εσωτερικών πορθμειακών γραμμών ανήλθε σε 381.309 επιβάτες σε σύγκριση με 356.280 το 1995. Στη Νορβηγία, το 1997, με τις τακτικές πορθμειακές γραμμές διακινήθηκαν 44,6 εκατ. επιβάτες σε σύγκριση 46,5 εκατ. το 1994 και 43,214 εκατ. το 1995.

4.3. Συμμετοχή των ξένων σημαίων στην Ε.Ζ.Ε.Σ.

Το μερίδιο των ξένων σημαίων στην Ισλανδία από το 1995 παρέμεινε αμετάβλητο καθώς το 100% των επιβατηγών και εμπορευματικών ενδομεταφορών εκτελέστηκε από πλοία με την εθνική σημαία. Στη Νορβηγία, στοιχεία για το 1997 υπάρχουν διαθέσιμα μόνον για 14 μεγάλα λιμάνια. Τα πλοία με νορβηγική σημαία εκτέλεσαν πάνω από το 77,2% των ηπειρωτικών ενδομεταφορών προς και από τα λιμάνια αυτά (συμπεριλαμβανομένων και πλοίων NIS με παραχώρηση δικαιωμάτων) σε σύγκριση με ποσοστό 76% το 1996. Το 12,2% εκτελέστηκε από πλοία με κοινοτικές σημαίες και, συγκεκριμένα, το 6% από πλοία με σημαία ΗΒ, το 3,6% από πλοία με σουηδική σημαία και το 2,6% από τις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες (Δανία, Γερμανία, Φινλανδία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία). Το υπόλοιπο 10% εκτελέστηκε

από πλοία με σημαία εκτός ΕΕ. Το σύνολο των επιβατηγών μεταφορών στη Νορβηγία εκτελείται από πλοία νηολογίου NOR.

4.4. Συμμετοχή σημαιών της Ε.Ζ.Ε.Σ. στα 15 κράτη μέλη της Ε.Ε.

Εκτός από τα πλοία του NIS, τα πλοία των χωρών της Ε.Ζ.Ε.Σ. έχουν μικρό μόνον μερίδιο στις ενδομεταφορές των κρατών μελών της ΕΕ. Τα πλοία NIS αποτελούν εξαίρεση: τα δεξαμενόπλοια παίζουν σημαντικό ρόλο στις βρετανικές (και νορβηγικές) υπεράκτιες μεταφορές πετρελαίου.

Εκτιμήσεις με βάση στοιχεία του 1995 (δεν έχουν ακόμη δημοσιευτεί πιο πρόσφατα στοιχεία) δείχνουν ότι το μερίδιο του NIS στις υπεράκτιες βρετανικές μεταφορές ανήλθε το 1997 στο 15% περίπου (περίπου 16,5 εκατ. τόνοι). Πέραν αυτών, τα πλοία NIS εκτέλεσαν το 1997 το 10% των ηπειρωτικών βρετανικών μεταφορών (63 εκατ. τόνοι). Αυτό σημαίνει ότι από πλοία NIS μεταφέρθηκαν συνολικά 8,5 εκατ. τόνοι φορτίων από τους οποίους τα 2,5 εκατ. τόνοι αφορούσαν υπεράκτιες μεταφορές και τα 6 εκατ. τόνοι αφορούσαν ηπειρωτικές ενδομεταφορές. Και στις δύο περιπτώσεις, κυρίαρχο ρόλο είχαν τα δεξαμενόπλοια.

Εκτός από τα παραπάνω, τα πλοία NIS μετέφεραν το 9% των γερμανικών ενδομεταφερομένων φορτίων (των 4 εκατ. τόνων) και μικρότερους όγκους ειδικών φορτίων στη Γαλλία το 1997.

Τα ισλανδικά πλοία δεν έχουν καμία συμμετοχή στις θαλάσσιες ενδομεταφορές των υπολοίπων κρατών.

4.5. Οι στόλοι ενδομεταφορών των χωρών ΕΖΕΣ

Την 1η Ιανουαρίου 1998, ο ισλανδικός εμπορικός στόλος αποτελείται από 15 πλοία χωρητικότητας 30.666 gt. Από το 1995 ο στόλος μειώθηκε κατά δύο μονάδες και 18.000 gt. Την ίδια ημερομηνία, ο στόλος του πρώτου νορβηγικού νηολογίου

(NOR) περιελάμβανε 774 πλοία χωρητικότητας 2,45 εκατ. gt (3,21 εκατ. dwt), σε σύγκριση με 772 πλοία χωρητικότητας 2.08 εκατ. gt στα τέλη του 1995. Πολλά από τα πλοία αυτά δραστηριοποιούνται στις εθνικές ενδομεταφορές. Την ίδια ημερομηνία, ο στόλος NIS περιελάμβανε 683 πλοία χωρητικότητας 19,63 εκατ. gt (30,77 εκατ. dwt). Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε καθαρή αύξηση 13 πλοίων και 4% στην ολική χωρητικότητα από τα τέλη του 1995. Ο στόλος αυτός δεν συμμετέχει στις νορβηγικές ενδομεταφορές.

4.6. Η απασχόληση στις ενδομεταφορές στη Νορβηγία και την Ισλανδία

Στην Ισλανδία, ο αριθμός των θέσεων άμεσης και έμμεσης απασχόλησης στον τομέα των ενδομεταφορών ήταν 1.249 το 1993. Δεν υπάρχουν πιο πρόσφατα στοιχεία, λαμβάνοντας όμως υπόψη ότι δεν έχουν επέλθει ουσιαστικές μεταβολές στο στόλο και στους όγκους των φορτίων, δεν πρέπει να αναμένονται μείζονες μεταβολές. Στη Νορβηγία, ο αριθμός των Νορβηγών ναυτικών στα πλοία νορβηγικού νηολογίου για το 1998 ήταν 20.500. Τα πλοία αυτά, που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στις εσωτερικές μεταφορές, είναι όλα επανδρωμένα με Νορβηγούς.

5. Σύγκριση του κόστους επάνδρωσης των φορτηγών πλοίων

Όπως και στις δύο προηγούμενες εκθέσεις, πραγματοποιήθηκαν συγκρίσεις του κόστους επάνδρωσης σε τρεις τύπους πλοίων που θεωρούνται ως αντιπροσωπευτικοί για τις εμπορευματικές ενδομεταφορές. Το κόστος επάνδρωσης υπολογίστηκε λαμβάνοντας υπόψη τη σύνθεση του πληρώματος, τις απαιτήσεις από πλευράς εθνικότητας και τα διαφορετικά επίπεδα μισθών των ναυτικών καθώς και τους ειδικούς εθνικούς κανόνες για τη φορολογία εισοδήματος και τις ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών. Το παράρτημα III της έκθεσης περιλαμβάνει τρεις πίνακες στους οποίους παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του βασικού κόστους για τους τρεις τύπους φορτηγών πλοίων (πλοία γενικού φορτίου των 1.500

gt, πλοία ξηρού φορτίου των 03.300 gt και δεξαμενόπλοια προϊόντων των 9.000 gt). Στον πίνακα 12 δίνεται μια περιεκτική εικόνα των αποτελεσμάτων. Για τα αποτελέσματα ελήφθησαν υπόψη οι τυπικές περιπτώσεις του μέσου αριθμού ατόμων και σύνθεσης των πληρωμάτων από πλευράς εθνικοτήτων στους στόλους των διαφόρων χωρών. Αντιπροσωπεύουν το καθαρό κόστος επάνδρωσης για τον πλοιοκτήτη, δηλ. το ακαθάριστο κόστος επάνδρωσης μείον τυχόν φορολογικές ελαφρύνσεις ή κρατικές εργασιακές επιχορηγήσεις που ίσχυαν στις διάφορες χώρες το 1998.

Από την εποχή της προηγούμενης έκθεσης, υπήρξαν ορισμένες τροποποιήσεις στις κρατικές ενισχύσεις στους πλοιοκτήτες που ελήφθησαν υπόψη στη μελέτη σύγκρισης του κόστους επάνδρωσης. Ενώ η παροχή των κρατικών ενισχύσεων είχε σημαντικές επιπτώσεις στο καθαρό κόστος των πλοιοκτητών σε ορισμένα κράτη μέλη κατά το παρελθόν (π.χ. Ολλανδία, Φινλανδία, Σουηδία, Νορβηγία και στα δεύτερα νηολόγια), οι μεταβολές στα φορολογικά οφέλη που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς είχαν περιορισμένη μόνον επίδραση στην αντίστοιχη κατάταξη, ή τις σχετικές θέσεις, των σχετικών σημαιών σε σχέση με τις υπόλοιπες σημαίες Ε.Ε. /Ε.Ο.Χ. Στις επηρεασθείσες σημαίες περιλαμβάνονται η πορτογαλική, η σουηδική, η ιρλανδική, η βελγική και η ισπανική REC. Τα συστήματα που εισήχθησαν στη Γερμανία και τη Γαλλία εφαρμόστηκαν μόνον σε διεθνώς δραστηριοποιούμενα πλοία και δεν επηρέαστηκαν οι ανταγωνιστικές θέσεις αυτών των σημαιών. Στην περίπτωση της Πορτογαλίας οι αλλαγές στις κρατικές ενισχύσεις επηρέασαν μέρος του κόστους των κατώτερων αξιωματικών και είχαν ελάχιστες επιπτώσεις στο όλο κόστος επάνδρωσης. Η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών ανέφερε ότι οι αλλαγές στο καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων επέτρεψαν την εξοικονόμηση πρόσθετων γενικών εξόδων στο μεικτό κόστος επάνδρωσης σε ποσοστό γύρω στο 1-2% σε σχέση με το 1996. Λαμβάνοντάς το υπόψη στη συγκριτική ανάλυση του κοινοτικού κόστους επάνδρωσης, η σχετική ανταγωνιστικότητα της σουηδικής σημαίας σε σχέση με τα υπόλοιπα κοινοτικά

νηολόγια παραμένει ανεπηρέαστη στην περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου χωρητικότητας 1.500 gt και 3.300 gt σε σύγκριση με το 1996, ενώ υπήρξε μια ελαφρά βελτίωση στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων όπου η Σουηδία πέρασε από 5η το 1996 σε 6η ακριβότερη σημαία το 1998 μαζί με την Ιταλία.

Στην Ιρλανδία, παρά το καθεστώς της επιστροφής των ασφαλιστικών εισφορών που καταβάλλονται από τους πλοιοκτήτες, το ιρλανδικό κόστος επάνδρωσης αυξήθηκε ενώ αντίστοιχα ελαφρά επίσης ανέβηκε και η σχετική της θέση σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες από το 1996. Το σύστημα που εισήχθη στο Βέλγιο από την 1η Ιανουαρίου 1997 μπορεί να οδηγήσει σε μια εξοικονόμηση πόρων από το συνολικό κόστος για τους πλοιοκτήτες της τάξης του 20% με βάση 100% βελγικό πλήρωμα. Εντούτοις, η εξοικονόμηση αυτή θα πρέπει να εκληφθεί ως θεωρητική αφού, στην πράξη, τα βελγικά πλοία επανδρώνονται συχνά με μη Βέλγους ναυτικούς και πολλά από αυτά είναι νηολογημένα υπό καθεστώς γυμνής ναύλωσης (bareboat) στο Λουξεμβούργο. Τέλος, η σχετική ανταγωνιστικότητα του νηολογίου REC σε σχέση με τις υπόλοιπες κοινοτικές σημαίες δεν μεταβλήθηκε δεδομένου ότι παραμένει για το 1998 στην ίδια θέση με εκείνη του 1996.

Άλλες διαφορές στην κατάταξη των διαφόρων νηολογίων σε σχέση με την έκθεση του 1997 οφείλονται σε αλλαγές στην πηγή των στοιχείων (Ισλανδία, Νορβηγία, Βέλγιο), στη μετατόπιση άλλων σημαιών στην κατάταξη (Kerguelen), σε μεταβολές των καταβαλλομένων εισφορών (Γαλλία, Σουηδία, Ιταλία), στην υποτίμηση του νομίσματος έναντι του δολαρίου (Ελλάδα, Ισπανία) ή σε μεταβολές στη σύνθεση του πληρώματος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό (Γερμανία, REC).

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών του κόστους πληρώματος δείχνουν ότι το MAR είναι σταθερά ένα από τα φθηνότερα νηολόγια και στις τρεις αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις κατηγορίας πλοίων με επιτυγχανόμενη εξοικονόμηση στο κόστος πληρώματος της τάξης του 60% σε σύγκριση με τον μέσον όρο για τις υπόλοιπες

σημαίες ΕΕ/ΕΟΧ. Το ολλανδικό νηολόγιο έχει το χαμηλότερο κοστολόγιο από πλευράς εθνικών σημαιών, συνεχίζει όμως να υπάρχει διαφορά κόστους υπέρ του νηολογίου MAR που κυμαίνεται από 13 έως 17% για τις τρεις κατηγορίες πλοίων.

Σημαντικός αριθμός πλοίων νηολογημένων στο DIS έχουν μη κοινοτικό πλήρωμα, πράγμα που αποτελεί πλεονέκτημα από πλευράς κόστους. Η περίπτωση αυτή στους πίνακες αναφέρεται ως DIS (ελάχ.). Τα αποτελέσματα της ανάλυσης δείχνουν ότι τα πλοία νηολογίου DIS (ελάχ.) μπορούν να έχουν κόστος κατά 46 έως 61% χαμηλότερο από το μέσο κοινοτικό όρο, ανάλογα με την εξεταζόμενη περίπτωση.

Αξίζει να συγκριθεί η περίπτωση του DIS (ελάχ.) με εκείνη της ολλανδικής σημαίας. Στην περίπτωση του μικρότερου από τα τρία υπό σύγκριση πλοία, το DIS ήταν κάπου 20% φθηνότερο στην επάνδρωση από την ολλανδική σημαία. Στα δεξαμενόπλοια, η διαφορά αυτή πέφτει στο 14%, ενώ στην περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου 3.300 GT η ολλανδική σημαία είναι κατά 4% φθηνότερη από το DIS.

Τα ανωτέρω αποτελέσματα θα πρέπει να ερμηνευτούν με μεγάλη προσοχή λαμβάνοντας υπόψη ότι το κόστος επάνδρωσης στα διάφορα νηολόγια μπορεί να επηρεαστεί από μεταβολές στις ειδικές εθνικές φορολογικές ρυθμίσεις. Περαιτέρω, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη έκθεση, το κόστος επάνδρωσης αποτελεί μέρος μόνον του συνολικού κόστους ενός φορτηγού πλοίου. Συνεπώς, τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στους πίνακες του παραρτήματος III δεν θα πρέπει να ληφθούν ως ένδειξη της όλης ανταγωνιστικότητας των διαφόρων νηολογίων αλλά απλώς ως μέτρο σύγκρισης του κόστους επάνδρωσης.

Σημείωση: Οι ακόλουθες χώρες είχαν διμερείς και αμοιβαίες συμφωνίες ενδομεταφορών με χώρες Ε.Ζ.Ε.Σ. και/ ή Ε.Ε.

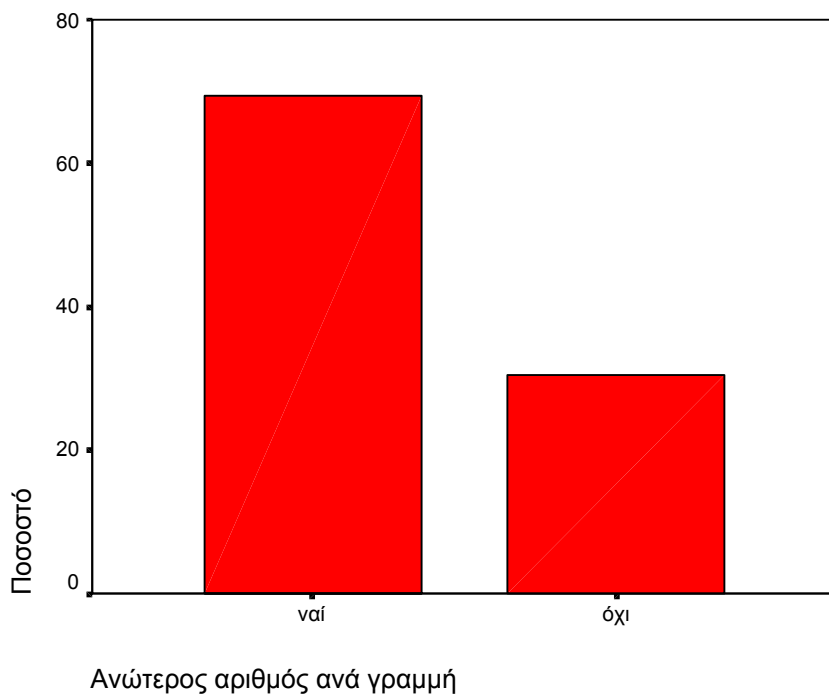
Η Φινλανδία έχει διμερή συμφωνία με τη Νορβηγία συναφθείσα την 1/1.1997, που παρέχει πρόσβαση σε πλοία νηολογίου NOR και NIS.

Η Σουηδία έχει διμερείς συμφωνίες με: την Νορβηγία, συμπ. του NIS, την Ισλανδία, το Βέλγιο, τη Δανία (συμπ. του DIS), την Ιρλανδία, την Ολλανδία, την Πορτογαλία και το ΗΒ

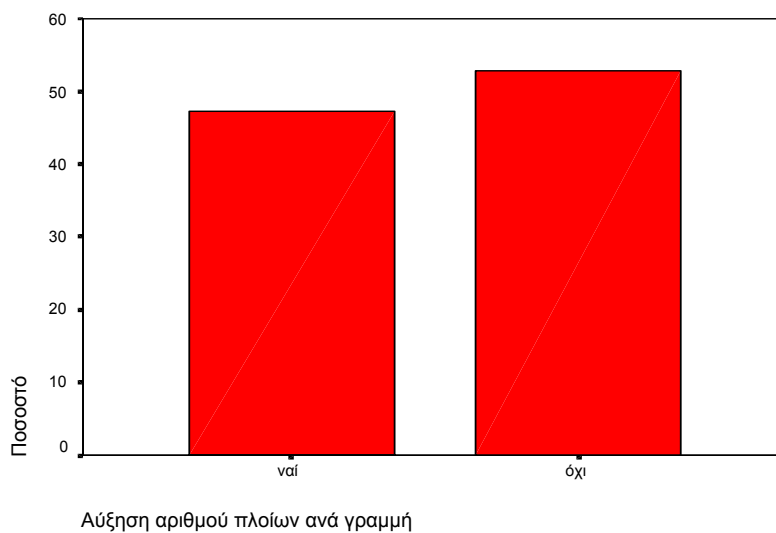
Η Νορβηγία έχει διμερείς συμφωνίες με: την Φινλανδία (1997), τη Γερμανία (1997), τη Σουηδία, την Ισλανδία, τη Δανία, το Η.Β. και την Πορτογαλία.

Διαγράμματα

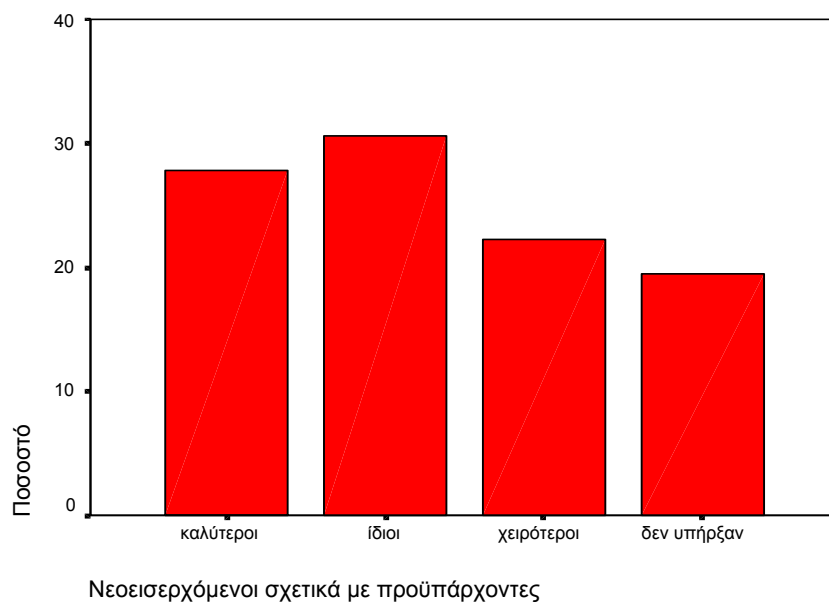
Διάγραμμα 1.1.: Πιστεύεται ότι πρέπει να υπάρχει ανώτερος αριθμός πλοίων ανά γραμμή



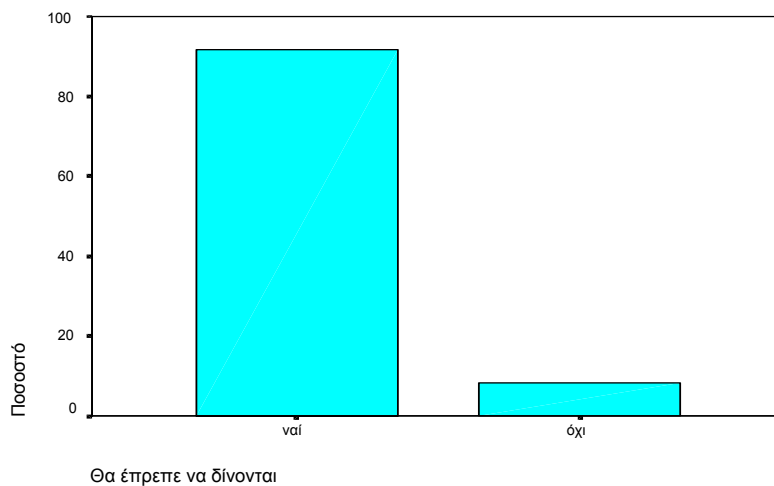
Διάγραμμα 1.2.: Μετά την απελευθέρωση αυξήθηκε ο αριθμός των σκαφών στην γραμμή όπου δραστηριοποιείστε



Διάγραμμα 1.3.: Τα πλοία των νεοεισερχόμενων συγκριτικά με τα δικά σας, τι προδιαγραφών είναι



Διάγραμμα 1.4.: Θα έπρεπε να δίνονται κρατικές ενισχύσεις σε γραμμές όπως η δική σας



Διάγραμμα 1.5.: Κατά πόσο εκπροσωπούνται τα συμφέροντα της εταιρείας σας από τα κέντρα λήψης απόφασης

