



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ ΣΟΦΙΑ ΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ και
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Γιαννουλάτου Σοφία Του Γεωργίου
(Α.Μ.: ΜΝ/030050)

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς
Μάρτιος 2010

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	
ΟΜΠ.	
ΤΑΣΗ	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

Υπεύθυνη Δήλωση Πρωτοτυπίας

«Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο ΑΕΙ της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Εξειδίκευσης».

Σοφία Γ. Γιαννουλάτου

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Αφιερώνεται με πολύ αγάπη στους γονείς μου, ως ελάχιστη ανταπόδοση για τη μέχρι σήμερα προσφορά τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες:

- Στον επιβλέποντα καθηγητή Ε. Τζαννάτο για την πολύτιμη καθοδήγησή του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου, την συμβολή του στη διάθεση βιβλιογραφικών αναφορών, καθώς επίσης και την παροχή συμβουλών και πληροφοριών μέσα από την πολύχρονη παρουσία του στους χώρους της εκπαίδευσης και της ναυτιλίας.
- Στους γονείς μου για την παρότρυνση τους να παρακολουθήσω το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία , καθώς επίσης και για τη στήριξη που μου παρείχαν.
- Στις αγαπητές συναδέλφους μου της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ξιφασκίας, κ. Πολυχρονιάδου Αριστέα, κ. Κόγιου Ζηνοβία και κ. Κοντογιάννη Ιωάννα για τη βοήθεια, την υπομονή τους και τη συμπαράσταση τους.
- Τέλος, στους φίλους μου και στο Βαγγέλη για την βοήθεια τους και τη μεγάλη συμπαράστασή τους κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την παρούσα εργασία επιχειρείται μια παρουσίαση του σημερινού ελληνικού νησιωτικού χώρου και το σημερινό ακτοπλοϊκό ελληνικό σύστημα. Σκοπός είναι να αναδειχθούν οι πιο πρόσφορες και ορθολογικές λύσεις στα προβλήματα που έχουν καιρό τώρα προκύψει.

Ειδικότερα, αρχικώς καταγράφεται η γεωγραφική ιδιομορφία του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας και κατόπιν γίνεται εκτενής αναφορά τόσο στα υπαρκτά όσο και στα επιθυμητά λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά της εξυπηρέτησης των ελληνικών νησιών. Στη συνέχεια περιγράφονται τα χαρακτηριστικά τόσο του ακτοπλοϊκού στόλου όσο και της ακτοπλοϊκής αγοράς, ενώ προτείνονται τα βέλτιστα οργανωτικά και λειτουργικά σχήματα σχετικά με το σχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, την έννοια του κατάλληλου πλοίου και την εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο πρόβλημα των αγόνων γραμμών και τον τρόπο που αντιμετωπίζεται από την πλευρά τόσο του κράτους όσο και των υπολοίπων εμπλεκομένων φορέων.

Σημειώνεται ότι κατά την ανάλυση των θέσεων, των προτάσεων και των συμπερασμάτων έχουν ληφθεί υπόψη πλειάδα πρόσφατων μελετών – ερευνών που έχουν εκπονηθεί από αρμόδιους φορείς τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και σημαντική βιβλιογραφία γεγονός που συνεισφέρει στη σφαιρική εξέταση και καταγραφή του ακτοπλοϊκού ζητήματος. Ιδιαίτερη προσπάθεια καταβλήθηκε για να αξιολογηθεί η ακολουθούμενη πολιτική του Κράτους το οποίο αναζητά το ρόλο του, προκειμένου από τη μια πλευρά να εξασφαλισθεί η εδαφική συνοχή – συνέχεια της χώρας και από την άλλη να διασφαλισθεί το δημόσιο συμφέρον και η ποιοτική παροχή υπηρεσιών.

ENGLISH ABSTRACT

The present paper attempts a presentation of the **insularity** and the **Greek sea shipping system**. The purpose is to identify the most appropriate and sustainable solutions to the problems which have long been incurred.

In particular, initially, the geographic specificity of the cluster of the Greek islands is recorded and there is a further report to the both real and desired operational and technical characteristics of the Greek islands. Then, we describe also the features of the coastal shipping, the network of the coastal transport and the concept of an appropriate vessel. There is a specific reference to the problem of the 'infertile' islands which are isolated and the probable solutions by the state.

Many posts, opinions and conclusions are taken from recent studies and surveys. The most particular effort was made to assess the state policy which has to ensure the public interest and the quality service.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9 σελ.
----------------	--------

Κεφάλαιο 1^ο

ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ

1.1 Ορισμός και Ανάλυση	10-15 σελ.
1.2 Χαρακτηριστικά Ελληνικής Νησιωτικότητας.....	15-29 σελ.
1.3 Δημογραφικά χαρακτηριστικά του νησιωτ. χώρου.....	30-31 σελ.

Κεφάλαιο 2^ο

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

2.1 Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό.....	32-33 σελ.
2.2 Κατάσταση των μεταφορών στο νησιωτικό χώρο.....	33-34 σελ.
2.3 Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νήσων.....	34-35 σελ.

Κεφάλαιο 3^ο

«ΑΓΟΝΟ» ΝΗΣΙ – «ΑΓΟΝΕΣ» ΓΡΑΜΜΕΣ

3.1 Ορισμός: «Άγονο» νησί.....	36 σελ.
3.2 Χαρακτηριστικά «άγονων» γραμμών.....	36-40 σελ.
3.3 Περιγραφή του προβλήματος των κατοίκων των νησιών σε σχέση με τις μεταφορές.....	40-41 σελ.
3.4 Προτάσεις για επίλυση προβλημάτων στη παροχή νησιωτικών μεταφορών.....	41 σελ.
3.4.1 PSO ΚΑΙ PSC.....	41-45 σελ.
3.4.2 Εφαρμογή SLA στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές.....	45-52 σελ.
3.4.3 Θεσμικό πλαίσιο – Ν.2932/01.....	52-56 σελ.

Κεφάλαιο 4^ο

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.1 Ακτοπλοϊκός στόλος.....	57-60 σελ.
4.2 Το κατάλληλο πλοίο.....	60-65 σελ.
4.3 Δυσλειτουργίες και προβλήματα ακτοπλοϊκού συστήματος.....	65-66 σελ.
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	67-69 σελ.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Βασικό πεδίο έρευνας της παρούσας εργασίας αποτελούν οι έννοιες νησιωτικότητα, νησί και γενικότερα το ακτοπλοϊκό σύστημα στον Ελληνικό νησιωτικό χώρο.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας θα ασχοληθούμε με την διερεύνηση των βασικών χαρακτηριστικών των νησιών. Η μελέτη αυτή θα μας βοηθήσει να κατατάξουμε τα νησιά σε συγκεκριμένες κατηγορίες ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Υπάρχουν νησιωτικές περιοχές που παρουσιάζουν σημαντική οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη. Υπάρχουν όμως και νησιά, συνήθως μικρότερα και απομακρυσμένα, που αντιμετωπίζουν έντονα οικονομικά και αναπτυξιακά προβλήματα και με την πάροδο των ετών οδηγούνται στην πληθυσμιακή ερήμωση. Ένα άλλο σημαντικό κομμάτι αυτού του πρώτου μέρους αποτελεί η διερεύνηση των νησιωτικών περιοχών σε σχέση με την οικονομία της χώρας και με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές, αναλύουμε την ακτοπλοϊκή αγορά στην Ελλάδα και αναφερόμαστε στα βασικά προβλήματα που υπάρχουν στην παροχή των νησιωτικών μεταφορών.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται σε μια κατηγορία νήσων των λεγόμενων «άγονων». Αναλύονται τα χαρακτηριστικά τους καθώς και τα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι κάτοικοι αυτών των απομονωμένων νησιών. Παραθέτονται προτάσεις για πιθανές λύσεις για τη παροχή καλύτερων μεταφορών και ο ρόλος του κράτους σε αυτό.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του ακτοπλοϊκού συστήματος στον ελληνικό νησιωτικό χώρο. Γίνεται περιγραφή των χαρακτηριστικών που περιγράφουν ένα πλοίο ως κατάλληλο καθώς και τα προβλήματα του σημερινού ακτοπλοϊκού μας συστήματος. Αναλύονται νέες προσεγγίσεις αλλά και λύσεις ώστε να υπάρξει καλύτερη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών αλλά και του ακτοπλοϊκού συστήματος μας.

1. ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ

1.1 Ορισμός και Ανάλυση

Η διερεύνηση της αναπτυξιακής διαδικασίας στο νησιωτικό χώρο προϋποθέτει τη συστηματική μελέτη και την κατανόηση των βασικών χαρακτηριστικών της νησιωτικής οικονομίας και κυρίως της έννοιας της νησιωτικότητας¹. Προκειμένου να προσδιορισθεί το περιεχόμενο της νησιωτικότητας, έχουν δοθεί αρκετοί ορισμοί και έχει γίνει σημαντική προσπάθεια να διασαφηνισθούν οι έννοιες που σχετίζονται με το νησιωτικό χώρο. Γενικά, νησί μπορεί να θεωρηθεί κάθε τμήμα γης που δεν έχει χερσαία σύνορα. Πέρα από τον απλουστευμένο αυτό ορισμό, έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες εννοιολογικού προσδιορισμού του νησιωτικού χώρου, έτσι ώστε να σκιαγραφηθούν με ολοκληρωμένο τρόπο τα σύνθετα γεωμορφολογικά, δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά του χαρακτηριστικά.

Ένας στατιστικός κυρίως ορισμός για το νησιωτικό χώρο, που περιλαμβάνει ωστόσο και κοινωνικοοικονομικές διαστάσεις, θεωρείται αυτός που έχει δώσει η Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUROSTAT), σύμφωνα με τον οποίο, νησί είναι κάθε τμήμα γης με έκταση τουλάχιστον 1 km^2 , που διαθέτει επιπλέον τα εξής χαρακτηριστικά (Eurisles, 2002):

- *Απέχει τουλάχιστον 1 χλμ από την ξηρά, ενώ δεν έχει σταθερή σύνδεση μ' αυτήν.*
- *Έχει δημιουργηθεί με φυσικό τρόπο.*
- *Είναι μικρότερο από ήπειρο.*
- *Έχει ένα μόνιμο πληθυσμό στατιστικά σημαντικό² και συνεπώς στηρίζει κατοικία και οικονομικές δραστηριότητες.*

¹. Ο όρος νησιωτικότητα χρησιμοποιείται ευρύτατα στην ελληνική και ξένη βιβλιογραφία (στα Αγγλικά ο όρος αποδίδεται ως insularity), για να περιγράψει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τα ιδιαίτερα φυσικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του νησιωτικού χώρου, που προσδιορίζονται από το μόνιμο φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας.

². Η EUROSTAT θέτει ως ενδεικτικό όριο τους 50 κατοίκους.

Δεν περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους.

Αντίστοιχοι ορισμοί έχουν δοθεί για τις νησιωτικές περιφέρειες, τα νησιωτικά συμπλέγματα και τα αρχιπελάγη.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν περίπου 440 νησιά που καλύπτουν το 5% του εδάφους της και διαμορφώνουν 20 νησιωτικές περιφέρειες.

Η νησιωτική περιφέρεια ορίζεται ως η γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει ομάδα νησιών ή ένα μεγάλο νησί και τα χαρακτηριστικά της, κυρίως κοινωνικό-οικονομικά, τη διαφοροποιούν από τις υπόλοιπες ηπειρωτικές περιφέρειες (Σοφούλης, 1990). Τα προβλήματα ανάπτυξης που χαρακτηρίζουν το είδος αυτής της περιφέρειας είναι ομοιογενή σε όλη την έκταση της και αναφέρονται κυρίως στη δυσχέρεια πρόσβασης, στη μεγάλη απόσταση που χωρίζει τα εντασσόμενα νησιά και στο μικρό τους μέγεθος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001). Στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε νησιωτική περιφέρεια μπορεί να ενταχθεί τμήμα της χώρας-μέλους που περιβάλλεται από θάλασσα και δεν έχει καμία σταθερή σύνδεση με ηπειρωτική περιοχή ούτε αποτελεί την έδρα πρωτεύουσας της συγκεκριμένης χώρας³.

Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει ομάδα νησιών που έχουν μεταξύ τους λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις και είναι χώρος ευαίσθητος σε επιρροές από ηπειρωτικές περιοχές, ενώ το αρχιπέλαγος αναφέρεται σε απομονωμένη ομάδα νησιών με έντονες εσωτερικές λειτουργικές διασυνδέσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να προσδιορισθούν και να αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά της νησιωτικότητας.

Καταρχήν, η νησιωτικότητα αναφέρεται με συνδυασμένο τρόπο σε φυσικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία. Οι ορισμοί που παρουσιάστηκαν τονίζουν κυρίως τις φυσικές διαστάσεις της έννοιας της νησιωτικότητας. Ωστόσο, η αναφορά σε φυσικά χαρακτηριστικά δε φωτίζει παρά μία μόνο πλευρά της νησιωτικότητας. Η νησιωτικότητα είναι επιβαρυντικός παράγοντας, που προκαλεί άνιση ανάπτυξη του παραγωγικού δυναμικού και χωρική διαφοροποίηση των εισοδημάτων και των συνθηκών ζωής. Αναλυτικότερα, τα χαρακτηριστικά της νησιωτικότητας, που

³. Ο ορισμός αυτός δόθηκε από το: Parlement Europeen, Resolution sur les problemes des regions insulaires de l' Union Europeenne, A4-0118/98.

προκύπτουν ως συνδυασμός των φυσικών και κοινωνικοοικονομικών στοιχείων της, είναι τα εξής (Ακαδημία Αθηνών, 2003 και EC, 2003)):

1. Η σχετική απομόνωση και η αίσθηση της μοναδικότητας.
2. Η ατελής πρόσβαση στις αγορές και στις δημόσιες υπηρεσίες και τα προβλήματα στις μεταφορές.
3. Η μικρή σχετικά κλίμακα και η εξαιρετικά ευρεία διαφοροποίηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.
4. Η ιδιότητά του ως δεξαμενής πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και η ιδιόμορφη αντίληψη και συμπεριφορά του πληθυσμού σε σχέση με το χώρο, το χρόνο και τις κοινωνικές σχέσεις και η ιδιότυπη δυναμική και περιπλοκότητα των σχέσεων του νησιωτικού πληθυσμού με τη θάλασσα.
5. Η σχετικά περιορισμένη διαθεσιμότητα των παραγωγικών πόρων.
6. Οι εξαιρετικά μεγάλες εποχικές διακυμάνσεις του ανθρώπινου δυναμικού και των οικονομικών δραστηριοτήτων των νησιών.
7. Τα δημογραφικά προβλήματα στα μικρά νησιά.

Ως βασικό χαρακτηριστικό της νησιωτικότητας μπορεί να αναφερθεί ότι η νησιωτικότητα είναι ένα διαρκές φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας και εντείνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του νησιού και ανάλογα με την απόστασή του από τις ακτές (Hache, 1998). Ειδικότερα στην περίπτωση του νησιωτικού χώρου ενεργοποιούνται στο μέγιστο βαθμό οι παράγοντες – αίτια που δημιουργούν και συντηρούν το περιφερειακό πρόβλημα (Κόνσολας, 1997). Τα αίτια του περιφερειακού προβλήματος που μεγιστοποιούνται είναι:

- Οι γεωγραφικοί παράγοντες και συγκεκριμένα: ο κατακερματισμός των αγορών, η απομόνωση των νησιωτικών χωρικών μονάδων, η ασυνέχεια του χώρου, η ορεινότητα που οφείλεται σε γεωλογικούς παράγοντες.
- Η ατελής κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας που οφείλεται στην ασυνέχεια του χώρου.
- Οι αρνητικές εξωτερικές οικονομίες στις μικρές νησιωτικές

γεωγραφικές ενότητες.

Τα μειονεκτήματα της νησιωτικότητας δεν δημιουργούν προβλήματα συγκυριακής φύσης, αλλά δομικά προβλήματα, που έχουν στη βάση τους το μόνιμο φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας. Η φυσική ασυνέχεια του γεωγραφικού χώρου είναι σαφές ότι δημιουργεί προβλήματα στη συνεκτικότητα, στη λειτουργία και στην ολοκλήρωση (με την έννοια της ενσωμάτωσης των επιμέρους μονάδων-συστημάτων) του οικονομικού και του κοινωνικού χώρου. Η χωρική ασυνέχεια παρεμβάλλεται ανάμεσα στις ανθρώπινες δραστηριότητες, επηρεάζοντας σημαντικά τις διασυνδέσεις και τη σύγκλιση των δραστηριοτήτων, τις αγορές προϊόντων και εργασίας, την επιλογή του τόπου εγκατάστασης των δραστηριοτήτων, τον ανταγωνισμό και τη διαμόρφωση των τιμών, το κόστος παραγωγής, τις μεταφορές και επικοινωνίες κλπ. Η ασυνέχεια βέβαια υπάρχει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό και στον υπόλοιπο, εκτός του νησιωτικού, χώρο. Στην περίπτωση όμως του ηπειρωτικού χώρου, η γεωμορφολογία του εδάφους και η απόσταση, επηρεάζουν έμμεσα τη συνέχεια του χώρου. Στην περίπτωση του νησιωτικού χώρου, στα προηγούμενα έρχεται να προστεθεί και η φυσική ασυνέχεια του χώρου.

Συνεπώς, τα μέσα πολιτικής για το νησιωτικό χώρο μπορεί να έχουν θετικές επιδράσεις στην ανάπτυξη, αλλά δεν εξαλείφουν τα αίτια και τις επιπτώσεις της νησιωτικότητας (δηλαδή τη γεωγραφική ασυνέχεια), απλώς τις αμβλύνουν. Με λίγα λόγια, τα νησιά εξακολουθούν να παραμένουν νησιά (Biggi, 2000). Παρά τις όποιες προσπάθειες αναπτυξιακής πολιτικής, υπάρχει σημαντική διαφορά από τις επιπτώσεις της περιφερειακής πολιτικής στην ηπειρωτική χώρα. Για παράδειγμα, στον ηπειρωτικό χώρο η κατασκευή και λειτουργία ενός οδικού άξονα (η οποία είναι πλέον μόνιμη) αντιμετωπίζει το πρόβλημα της απομόνωσης μιας ορεινής και απομακρυσμένης περιοχής που είναι αποκομμένη από αστικά κέντρα και κύρια δίκτυα μεταφορών. Επιπλέον, υπάρχουν περιπτώσεις που ορισμένα τμήματα μεγάλων οδικών αξόνων λειτουργούν ως αναπτυξιακοί άξονες, με την έννοια της συγκέντρωσης κατά μήκος τους βιομηχανικών κυρίως δραστηριοτήτων. Κάτι αντίστοιχο είναι αδύνατο για το νησιωτικό χώρο.

Στο πλαίσιο αυτό, απαιτούνται μόνιμες πολιτικές και μέσα για την αντιμετώπιση, σε σταθερή βάση, του διαρκούς φαινομένου της γεωγραφικής ασυνέχειας και κατ' επέκταση της νησιωτικότητας. Συνεπώς, ενώ τα εντοπιζόμενα διαρθρωτικά προβλήματα των νησιών είναι επιδεκτικά σχετικής αντιμετώπισης και ρύθμισης, η αναγνώριση της ύπαρξης διαρκών φυσικών μειονεκτημάτων, δηλαδή του νησιωτικού χαρακτήρα, οδηγεί παράλληλα στην ανάγκη αναζήτησης ρυθμίσεων, πολιτικών και μέσων, ανάλογης χρονικής διάρκειας, οι οποίες θα παρέχουν σχετική αντιστάθμιση στα νησιά, σε μόνιμη βάση, έναντι αυτών των φυσικών μειονεκτημάτων τους (Σ.Α. Νησιωτικού Χώρου 2000-2006).

Πρέπει να τονισθεί ότι η ένταση της νησιωτικότητας σε κάθε περίπτωση προσδιορίζεται από τρεις παράγοντες:

- α) Την απομόνωση του νησιού
- β) το μέγεθός του και
- γ) την απόστασή του από τις ακτές.

Η απομόνωση των νησιών πρέπει να διαφοροποιείται από τους δύο άλλους παράγοντες που προκαλούν το περιφερειακό πρόβλημα των νησιών και είναι το μικρό μέγεθος και η μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική χώρα. Η απομόνωση διακρίνεται σε εξωτερική, που αφορά τη σχέση νησιών και ηπειρωτικής χώρας και σε εσωτερική, που οφείλεται στις περιορισμένες αναπτυξιακές ευκαιρίες και στο ασθενές διανησιωτικό σύστημα σχέσεων και ροών. Η εξωτερική απομόνωση έχει ως αποτέλεσμα ότι τα νησιά είναι χώρος περιορισμένης πρόσβασης. Η πρόσβαση αυτή είναι δυνατή σε ορισμένες χρονικές περιόδους και σε προσδιορισμένα σημεία του χώρου (λιμάνια, αεροδρόμια). Η εσωτερική απομόνωση έχει ως αποτέλεσμα τις μειωμένες ευκαιρίες σχέσεων, ροών, ανταλλαγών ιδεών, συναντήσεων, συνεδρίων, επικοινωνίας στο νησιωτικό χώρο.

Το μικρό μέγεθος των νησιωτικών χωρικών μονάδων έχει ως συνέπεια την περιορισμένη αγορά προϊόντων, τη μικρή αγορά εργασίας, τους περιορισμένους φυσικούς πόρους και τις χαμηλές οικονομίες κλίμακας των νησιωτικών επιχειρήσεων.

Η μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική χώρα έχει ως συνέπεια την αύξηση του κόστους μεταφοράς και τη μείωση των εξωτερικών οικονομιών και συγκεκριμένα των οικονομιών εγκατάστασης, ως συνέπεια της χαμηλής συγκέντρωσης επιχειρήσεων.

Η απομόνωση, η μικρή κλίμακα χώρου και η μεγάλη απόσταση από τις ακτές, εντείνουν τη νησιωτικότητα και προσδίδουν ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα στην ανάπτυξη και εξέλιξη των τοπικών παραγωγικών συστημάτων. Όχι μόνο σε εθνικό, αλλά και σε διεθνές επίπεδο, παρατηρείται ότι τα μεγαλύτερα προβλήματα ανάπτυξης σε νησιωτικές περιοχές αντιμετωπίζουν τα μικρά και ιδιαίτερα απομακρυσμένα νησιά. Τα φαινόμενα αυτά, έχουν παρατηρηθεί ακόμα και σε περιπτώσεις ιδιαίτερα ανεπτυγμένων περιφερειών, όπου η ύπαρξη εντός των ορίων τους πολύ μικρών νησιών και η απόστασή τους από τις μεγάλες αγορές της ηπειρωτικής χώρας, αλλά και των μεγάλων νησιών πολλές φορές, έχουν δημιουργήσει έντονα χαρακτηριστικά αναπτυξιακού δυϊσμού (π.χ. όπως στην περίπτωση της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου).

1.2 Χαρακτηριστικά ελληνικής νησιωτικότητας

Η Ελλάδα βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο της Ευρώπης. Έχει έκταση περίπου 132.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Αν τη συγκρίνουμε με τα υπόλοιπα 32 κράτη της Ευρώπης βλέπουμε ότι είναι, από άποψη έκτασης, η 13η ευρωπαϊκή χώρα. Αν προχωρήσουμε αυτή τη σύγκριση, σε παγκόσμιο επίπεδο και την αντιπαραβάλλουμε με τις πιο εκτεταμένες χώρες της υφής, βλέπουμε ότι είναι 126 φορές μικρότερη από τη Σοβιετική Ένωση, 70 περίπου φορές μικρότερη από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και 65 φορές μικρότερη από τη Βραζιλία. Τα ακρότατα σημεία του Ελληνικού γεωγραφικού χώρου είναι: προς τη δύση, το μικρό νησί Οθωνοί (που βρίσκεται βορειοδυτικά της Κέρκυρας), προς την ανατολή, το νησί Στρογγυλή (που

βρίσκεται ανατολικά του Καστελλόριζου), προς το βορρά, η περιοχή που βρίσκεται μετά το χωριό Ορμένιο, στο Νομό Έβρου, προς το νότο, το νησί Γαύδος, στα νότια της Κρήτης. Η Γαύδος αποτελεί και το νοτιότερο σημείο ολόκληρης της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Η Ελλάδα περιβάλλεται από θάλασσα, εκτός από τα βόρεια σύνορα της, όπου συνορεύει με την Αλβανία, την ΠΓΜΔ, τη Βουλγαρία και το ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας. Στα δυο μεγάλα πελάγη που περιβρέχουν τη χώρα μας, το Ιόνιο και το Αιγαίο, υπάρχουν διασκορπισμένα πάρα πολλά νησιά. Η χώρα μας διαμορφώνεται γεωγραφικά από ένα ανάπτυγμα παραλιών το οποίο ανέρχεται στα 14.854 χιλιόμετρα και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα 3500 νησιών. Αυτά τα 3500 νησιά αποτελούν το 19% του ελληνικού εδάφους, τα 124 κατοικούνται και σε αυτά ζει το 14% περίπου του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Υπάρχουν βέβαια πολλές βραχονησίδες ή νησιά με πολύ λίγους κατοίκους. Από αυτό το νησιωτικό σύμπλεγμα παρατηρούνται νησιωτικές περιοχές που παρουσιάζουν σημαντική οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη και άλλες, συνήθως μικρότερες και πιο απομονωμένες που αντιμετωπίζουν πρόβλημα οικονομικό και αναπτυξιακό και με το πέρασμα των χρόνων οδηγούνται στην πληθυσμιακή ερήμωση. Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος όπως και κάθε άλλος νησιωτικός χώρος αποτελεί μια περιοχή με ιδιαίτερα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά, λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα και της φυσικής απομόνωσής του. Τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν αυτήν την ιδιαιτερότητα είναι:

Η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, που εκδηλώνεται με την μορφή δημογραφικής αποψύωσης, με τη μορφή της πληθυσμιακής έκρηξης σε ορισμένες περιόδους, είτε με την ύπαρξη υψηλών ποσοστών ανεργίας. Η αποδιάρθρωση του παραγωγικού ιστού και η συρρίκνωση της παραγωγικής βάσης. Κύρια χαρακτηριστικά των επιμέρους στοιχείων που συνθέτουν τον παραγωγικό ιστό του νησιωτικού χώρου είναι α) η ευκαιριακή οικονομία η οποία στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στον τριτογενή τομέα, β) η υπερεκμετάλλευση των περιορισμένων φυσικών πόρων, γ) η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, δ) οι μεγάλες αδυναμίες στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης και κοινωνικών

υπηρεσιών, ε) το υψηλό κόστος δημιουργίας και συντήρησης υποδομών, στ) η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ζ) η απουσία οικονομικών κλίμακας για τις επιχειρήσεις και η) οι δυσχερείς συνθήκες μεταφορών και επικοινωνίας.

Δημιουργείται έτσι ένας φαύλος κύκλος υπανάπτυξης που στηρίζεται σε δομικά προβλήματα που έχουν τις βάσεις τους στις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου, οι οποίες αναχαιτίζουν μόνιμα και συσσωρευτικά την ανάπτυξη των νησιών. Στα πλαίσια της γενικότερης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας κατά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στασιμότητα των καθοδικών φαινομένων στα νησιά, η οποία παραμένει ωστόσο αποσπασματική. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται μερικοί δείκτες ευημερίας ανά νησιωτική περιφέρεια.

Τα ελληνικά νησιά αποτελούν το κύριο μορφολογικό γνώρισμα του ελληνικού χώρου και συστατικό τμήμα του πολιτισμού και της παράδοσης της χώρας. Σύμφωνα με το ορισμό της Eurostat τα ελληνικά νησιά περιορίζονται σε 67 και κατανέμονται γεωγραφικά ως ακολούθως:

Περιοχή Ιονίου	13
Περιοχή Β. Αιγαίου	10
Περιοχή Ν. Αιγαίου	42
Περιοχή Κρήτης	2
Σύνολο	67

Φυσικά είναι γνωστό ότι γεωμορφολογικά ο ελληνικός νησιωτικός χώρος περιλαμβάνει κοντά στις 10000 νησιά και βραχονησίδες από τα οποία περίπου 125 είναι σημαντικότερα και κατοικημένα, και παρουσιάζουν την ακόλουθη κατανομή έκτασης και πληθυσμού (Πίν. 1):

Πίνακας 1

Έκταση(τ.χλμ.)	#νησιών	Πληθυσμός	#νησιών
-10	45	-10	27
10-50	36	10-100	14
50-100	16	100-500	20
100-250	9	500-1.000	12
250-500	11	1.000-5.000	24
500-1.000	3	5.000-10.000	6
1.000+	4	10.000-50.000	15
		50.000-100.000	2
		100.000-500.000	3
		500.000 +	1
Σύνολο	124	Σύνολο	124

Πίνακας 2

Περιφέρεια	Μαθητές ανά 1000 κατοίκους	Νοσοκομειακές κλίνες ανά 1000 κατοίκους.	Οδικό δίκτυο ανά τετρ. χλμ.	Κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος ανά κάτοικο (Στοιχεία 1994)	Αριθμός τηλεφώνων ανά κάτοικο (Στοιχεία 1995)
Ιόνιων	77.97	100.16	206.32	95.12	117.76

Νησιών					
Β. Αιγαίου	78,08	61,47	114,27	87,57	98,9
Ν. Αιγαίου	82,65	131,37	108,72	99,36	150
Κρήτη	92,63	97,51	156,27	82,47	103,44

Η οικονομική δραστηριότητα στον ελληνικό νησιωτικό χώρο επικεντρώνεται στον τουρισμό. Η υπέρμετρη ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας είχε ως αποτέλεσμα:

- Την άνιση κατανομή του τουριστικού ρεύματος μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής Ελλάδας (το 63% των ξενοδοχειακών μονάδων και εστιατορίων συγκεντρώνεται στα νησιά του Αιγαίου).
- Την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων συνδεδεμένων με την παραγωγή και την μεταποίηση.

Όπως προκύπτει από στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το 1996 από το σύνολο των 70.822 κάθε είδους επιχειρήσεων κάθε είδους που δραστηριοποιούνται στα νησιά μόλις 10.866 (ποσοστό 15,3%) ασχολούνται με την μεταποίηση και την επεξεργασία (εξαιρουμένων των οικοδομικών επιχειρήσεων). Εξετάζοντας το οικονομικό αποτέλεσμα των κλαδικών δραστηριοτήτων, παρατηρείται ότι το 49% του συνολικού κύκλου εργασιών προέρχεται από το λιανικό και χονδρικό εμπόριο, ενώ το 16% προέρχεται από τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια. Αντίθετα μόλις το 20% του κύκλου εργασιών προέρχεται από τη μεταποίηση και την επεξεργασία.

Οι υπάρχουσες ανισότητες μεταξύ των νησιών συχνά δεν είναι ορατές διότι τα οικονομικά μεγέθη που θα τις καταδείκνυαν αναφέρονται συνήθως σε επίπεδο νομών ή περιφέρειας, καθιστώντας αδύνατη την μελέτη των επιμέρους οικονομικών στοιχείων

και αποτελεσμάτων που θα συνέθεταν μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας του κάθε νησιού ξεχωριστά.



Ο πρωτογενής τομέας

Α.Ε.Π. Νησιών σε σχέση με τον μέσο όρο της χώρας	1990	1994	1996
Περιφ. Β Αιγαίου	73	-	-
Ν. Λέσβου	71	76	76
Ν. Σάμου	79	80	80
Ν. Χίου	60	60	60
Περιφ. Ν. Αιγαίου	111		
Ν. Κυκλάδων	101	92	92
Ν. Δωδεκανήσου	117	122	122
Περιφ. Ιόνιων Νήσων	90		
Ν. Κεφαλονιάς	79	77	77
Ν. Κέρκυρας	95	100	100
Ν. Ζακύνθου	91	87	87
Ν. Λευκάδας	69	67	67
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	100	100	100

Σύμφωνα με έρευνα της Eurostat για τα ελληνικά νησιά, η ενασχόληση του νησιωτικού πληθυσμού με τον πρωτογενή τομέα παρουσιάζει μια σταθερή καθοδική πορεία από το 1961 με λιγοστές ανακάμψεις τα τελευταία χρόνια. Η ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στο νησιωτικό χώρο σε νέες βάσεις, ευνοείται από τις νέες

ιδεολογικές τάσεις (καλλιέργειας βιολογικών προϊόντων, φυσικής διατροφής και αγροτουρισμού), που τείνουν να κυριαρχήσουν στον ευρωπαϊκό χώρο.

Οι παράγοντες που λειτουργούν κατασταλτικά στην ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα είναι:

- Ο μικρός κλήρος
- Οι περιορισμένοι φυσικοί πόροι
- Η γήρανση του πληθυσμού στο νησιωτικό χώρο
- Η μειωμένη ανταγωνιστικότητα των προϊόντων λόγω αυξημένου κόστους παραγωγής

Λαμβάνοντας υπόψη την επιτακτική ανάγκη που παρουσιάζεται για διάχυση της Κοινοτικής πληροφόρησης στις αγροτικές περιοχές του νησιωτικού χώρου, το ΕΚΕΠΠ Αιγαίου θα αποτελέσει σημαντικό δίαυλο επικοινωνίας με τους νησιώτες που απασχολούνται ή έχουν πρόθεση να ασχοληθούν με τον πρωτογενή τομέα. Η διασύνδεση του Κέντρου με το ήδη υπάρχον Ευρωπαϊκό Κέντρο Αγροτικής Πληροφόρησης στη Νάξο, θα αποτελέσει ένα αμφίδρομο δίκτυο επικοινωνίας που θα ενεργοποιείται στα πλαίσια:

- Της ενημέρωσης των αγροτών για ευρωπαϊκά προγράμματα.
- Της πληροφόρησης των αγροτών για θέματα ευρωπαϊκής αγροτικής πολιτικής και νομοθεσίας.
- Της υποκίνησης συζητήσεων που προάγουν συνεταιρικές σχέσεις μεταξύ των διαφόρων ομάδων στις αγροτικές περιοχές.
- Της διευκόλυνσης ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειριών μεταξύ των αγροτικών περιοχών της ΕΕ. Σύμφωνα με πρόταση του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η συμπλήρωση του δικτύου προβλέπεται να ολοκληρωθεί με την ίδρυση ενός ανάλογου Κέντρου (Rural Information and Promotion Carrefour) στη

Σάμο προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της αγροτικής κοινωνίας του Βορείου Αιγαίου.

Ο δευτερογενής τομέας

Στον ελληνικό νησιωτικό χώρο λειτουργεί σήμερα ένας σημαντικός πυρήνας μικρομεσαίων μεταποιητικών επιχειρήσεων, που μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας καλύπτοντας ένα μέρος του ενεργού πληθυσμού αξιοποιώντας παράλληλα τους τοπικούς διαθέσιμους πόρους. Η δραστηριότητα των περισσότερων μεταποιητικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων εντοπίζεται στα προϊόντα εκείνα που σχετίζονται με την τοπική παράδοση και τον πρωτογενή τομέα. Η συμβολή αυτών των επιχειρήσεων δεν μπορεί να αποτελέσει αποκλειστικό μοχλό ανάπτυξης λόγω της μικρής και περιορισμένης νησιωτικής αγοράς, την στενότητα στη διαθεσιμότητα του κατάλληλου και εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, την ελάχιστη μάζα συναφών και συμπληρωματικών μονάδων, την έλλειψη εξειδίκευσης στις μονάδες παροχής υπηρεσιών και το δυσανάλογα μεγάλο κόστος των μεταφορών.

Οι μελλοντικές δράσεις που προβλέπονται για την ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα έχουν ως αρχή την άμεση συνάρθρωση του με τον πρωτογενή τομέα, προκειμένου να αξιοποιηθούν τα γεωργικά – αλιευτικά προϊόντα, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τους παράγοντες ποιότητα, τεχνολογία και οικολογία. Οι επιμέρους δράσεις για την επίτευξη της ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα έχουν ως στόχο:

- Την ανανέωση του εξοπλισμού των επιχειρήσεων και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών με παράλληλη απόκτηση της ανάλογης τεχνογνωσίας.
- Την υιοθέτηση νέων τρόπων οργάνωσης και διοίκησης της επιχείρησης.
- Την υποστήριξη της επιχειρηματικότητας με προγράμματα ενημέρωσης για νέες μορφές χρηματοδότησης.

- Την μείωση των προβλημάτων υποδομής σε μεταφορές, ενέργεια, υγεία και εκπαίδευση.
- Την δημιουργία κατάλληλων συνθηκών συνεργασίας μεταξύ των ομοειδών επιχειρήσεων με συμπληρωματικές επιχειρήσεις.
- Την ανάπτυξη επωνύμων προϊόντων με βάση τον τόπο προέλευσης και την ποιότητα.
- Την ελεγχόμενη ανάπτυξη μεταλλείων-ορυχείων στοχεύοντας στην προστασία του περιβάλλοντος

Ο τριτογενής τομέας

Την τελευταία πενήνταετία ο ελληνικός νησιωτικός χώρος διατηρείται σταθερά στις πρώτες θέσεις των προτιμήσεων των επισκεπτών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο παγκόσμιος και ενδοευρωπαϊκός ανταγωνισμός εντείνεται και τα περιθώρια μεγέθυνσης του ελληνικού μεριδίου στενεύουν, ο τομέας των υπηρεσιών θα πρέπει να προσαρμοστεί άμεσα στα νέα δεδομένα και τάσεις που επικρατούν στην παγκόσμια τουριστική αγορά διατηρώντας παράλληλα τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα. Εκτιμώντας τα οικονομικά αποτελέσματα κλαδικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των υπηρεσιών που συνδέονται άμεσα με τον τουρισμό παρατηρούμε ότι το 1996 το 16% του συνολικού κύκλου εργασιών προέρχεται από τα ξενοδοχεία και εστιατόρια που λειτουργούν στις νησιωτικές περιφέρειες. Η δυσανάλογη ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας των ελληνικών νησιών είχε αφενός βραχυπρόθεσμα θετικά οικονομικά αποτελέσματα αφετέρου όμως άφησε πολλά ερωτηματικά για την μακροπρόθεσμη βιώσιμη ανάπτυξή τους.

Βασική επιδίωξη των επιχειρήσεων που εμπλέκονται στην τουριστική δραστηριότητα είναι η αναθεώρηση των υφιστάμενων πολιτικών και πρακτικών και ο προσανατολισμός:

- Στην ανάδειξη της πολιτιστικής και οικολογικής διάστασης του τουρισμού ως χαρακτηριστικού διαφοροποίησης του περιεχομένου της τουριστικής προσφοράς του νησιωτικού χώρου.
- Στην ενίσχυση των επενδύσεων ποιοτικού και τεχνολογικού εκσυγχρονισμού.
- Στην αποτελεσματική ενίσχυση και προώθηση και προβολή των εξειδικευμένων υπηρεσιών.
- Στην τυποποίηση της ποιότητας των συμπληρωματικών τουριστικών υπηρεσιών.

Από τη Γενική Γραμματεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος ανακοινώνονται τα προσωρινά αποτελέσματα των Εθνικών Λογαριασμών σε επίπεδο Περιφέρειας (NUTS II), που αφορούν την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία για τα έτη 2006 και 2007 καθώς και το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν για τα έτη 2005-2007. Τα στοιχεία αυτά είναι εναρμονισμένα με το ESA95 (European System of Accounts) και σε συνέπεια με τα αντίστοιχα εθνικά μεγέθη.

Α. Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ)

Κατά το 2007, η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) αυξήθηκε κατά 6,8% στο σύνολο της χώρας (Πίνακας 1). Τη μεγαλύτερη σχετική αύξηση παρουσίασαν οι περιφέρειες της Κρήτης, του Νοτίου Αιγαίου και των Ιονίων Νήσων, ενώ τη μικρότερη αύξηση οι περιφέρειες της Στερεάς Ελλάδας και της Αν. Μακεδονίας & Θράκης.

Πίνακας 3
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

(κατ. € τρέχουσες τιμές)	Πρωτογενής Τομέας					Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας		Σύνολο Προστιθέμενης Αξίας				
	2006	2007	Μεταβολή (%)	2006	2007		Μεταβολή (%)	2006	2007	Μεταβολή (%)	2006	2007	Μεταβολή (%)
Περιφέρειες													
Αν. Μακεδονία & Θράκη	551	542	-1,6%	1.791	1.816	1,4%	4.308	4.623	7,3%	6.651	6.982	5,0%	
Κεντρική Μακεδονία	1.450	1.463	0,9%	7.127	7.387	3,6%	17.596	18.943	7,7%	26.173	27.793	6,2%	
Δυτική Μακεδονία	283	291	2,8%	1.704	1.797	5,5%	2.032	2.169	6,7%	4.020	4.257	5,9%	
Θεσσαλία	866	851	-1,7%	2.763	2.874	4,0%	5.403	5.790	7,2%	9.032	9.515	5,4%	
Ήπειρος	383	384	0,3%	995	1.042	4,7%	3.029	3.283	8,4%	4.407	4.710	6,9%	
Ιονία Νησιά	114	113	-0,9%	500	509	1,8%	2.372	2.601	9,6%	2.986	3.224	8,0%	
Δυτική Ελλάδα	857	830	-3,2%	1.993	2.106	5,7%	5.062	5.407	6,8%	7.912	8.342	5,4%	
Στερεά Ελλάδα	820	808	-1,5%	4.698	4.794	2,0%	3.855	4.177	8,4%	9.373	9.779	4,3%	
Πελοπόννησος	799	788	-1,4%	2.858	2.968	3,8%	4.602	4.951	7,6%	8.259	8.706	5,4%	
Αττική	441	453	2,7%	12.296	12.740	3,6%	80.582	87.169	8,2%	93.318	100.362	7,5%	
Βόρειο Αιγαίο	195	198	1,5%	468	491	4,9%	1.781	1.927	8,2%	2.444	2.616	7,0%	
Νότιο Αιγαίο	170	172	1,2%	906	948	4,6%	4.194	4.589	9,4%	5.270	5.709	8,3%	
Κρήτη	736	754	2,4%	1.515	1.580	4,3%	6.745	7.440	10,3%	8.996	9.775	8,7%	
Σύνολο Χώρας	7.664	7.649	-0,2%	39.615	41.051	3,6%	141.561	153.069	8,1%	188.841	201.770	6,8%	

Στον Πρωτογενή Τομέα, η ΑΠΑ μειώθηκε στο σύνολο της χώρας κατά 0,2%. Τη μεγαλύτερη μείωση παρουσίασε η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας, ενώ τη μεγαλύτερη αύξηση οι περιφέρειες της Αττικής και της Δυτικής Μακεδονίας. Η ΑΠΑ του Δευτερογενή Τομέα παρουσίασε αύξηση στο σύνολο της χώρας κατά 3,6%. Τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασαν οι περιφέρειες του Δυτικής Ελλάδας και της Δυτικής Μακεδονίας. Τέλος, στον Τριτογενή Τομέα όπου η ΑΠΑ αυξήθηκε στο σύνολο της χώρας κατά 8,1%, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε η περιφέρεια της Κρήτης.

Όσον αφορά την συμμετοχή των περιφερειών στην δημιουργία της ΑΠΑ, στον Πρωτογενή Τομέα, του οποίου η συμμετοχή μειώθηκε από 4,0% το 2006 σε 3,8% το 2007, το μεγαλύτερο μερίδιο το 2007 κατέχει η Κεντρική Μακεδονία με 19,1%, η Θεσσαλία με 11,1% και η Δυτική Ελλάδα με 10,9% (Πίνακας 2). Στο Δευτερογενή Τομέα, όπου σημειώθηκε μείωση της συμμετοχής στο σύνολο της ΑΠΑ από 21% σε 20,3%, το μεγαλύτερο μερίδιο κατέχει η Αττική με 31% και ακολουθεί η Κεντρική Μακεδονία με 18%. Ο Τριτογενής Τομέας που είναι ο μεγαλύτερος συγκριτικά τομέας (75,9% του συνόλου), παρουσίασε αύξηση στη συμμετοχή του στην ΑΠΑ σε σχέση με το 2006, ενώ οι περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας κατέχουν το 69,3% της συνολικής ΑΠΑ του τομέα.

Πίνακας 4
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
 Συμμετοχή περιφέρειας στο σύνολο Χώρας κατά τομέα –
 Συμμετοχή τομέα στο σύνολο Χώρας

Περιφέρειες	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Αν. Μακεδονία & Θράκη	7,2%	7,1%	4,5%	4,4%	3,0%	3,0%
Κεντρική Μακεδονία	18,9%	19,1%	18,0%	18,0%	12,4%	12,4%
Δυτική Μακεδονία	3,7%	3,8%	4,3%	4,4%	1,4%	1,4%
Θεσσαλία	11,3%	11,1%	7,0%	7,0%	3,8%	3,8%
Ήπειρος	5,0%	5,0%	2,5%	2,5%	2,1%	2,1%
Ιόνια Νησιά	1,5%	1,5%	1,3%	1,2%	1,7%	1,7%
Δυτική Ελλάδα	11,2%	10,9%	5,0%	5,1%	3,6%	3,5%
Στερεά Ελλάδα	10,7%	10,6%	11,9%	11,7%	2,7%	2,7%
Πελοπόννησος	10,4%	10,3%	7,2%	7,2%	3,3%	3,2%
Αττική	5,7%	5,9%	31,0%	31,0%	56,9%	56,9%
Βόρειο Αιγαίο	2,5%	2,6%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%
Νότιο Αιγαίο	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	3,0%	3,0%
Κρήτη	9,6%	9,9%	3,8%	3,8%	4,8%	4,9%
Σύνολο χώρας	4,0%	3,8%	21,0%	20,3%	75,0%	75,9%

Β. Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ)

Το μεγαλύτερο μέρος του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος παράγεται κυρίως στις περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας . Η συμμετοχή των περιφερειών στο ΑΕΠ έχει παραμείνει σχετικά σταθερή στις περισσότερες περιφέρειες κατά τη διάρκεια των ετών 2005-2007.

Γ. Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

Κατά το 2007, το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανήλθε σε 20.386 €, σημειώνοντας αύξηση 6,6%, έναντι αύξησης 7,4% που είχε σημειώσει το προηγούμενο έτος (Πίνακας 3). Το υψηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ καταγράφεται στην περιφέρεια Αττικής, για να ακολουθήσουν οι περιφέρειες του Ν. Αιγαίου και της Στερεάς Ελλάδας. Αντιθέτως το χαμηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ καταγράφεται στις περιφέρειες της Δυτικής Ελλάδος και της Αν. Μακεδονίας και Θράκης. Όπως παρατηρούμε από τον παρακάτω πίνακα, τους υψηλότερους ρυθμούς μεταβολής του κατά κεφαλή ΑΕΠ έχουν οι περιφέρειες της Κρήτης, του Νοτίου Αιγαίου και του Βορείου Αιγαίου.

Πίνακας 5

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ

	2005	Μεταβολή (%)	2006	Μεταβολή (%)	2007
Αν. Μακεδονία & Θράκη	12.098	2,2%	12.364	5,2%	13.009
Κεντρική Μακεδονία	14.303	7,4%	15.362	5,9%	16.271
Δυτική Μακεδονία	14.638	5,5%	15.436	6,2%	16.391
Θεσσαλία	13.426	3,0%	13.835	5,6%	14.609
Ηπειρος	13.368	7,3%	14.346	6,0%	15.210
όνια Νησιά	14.372	4,5%	15.016	6,8%	16.043
Δυτική Ελλάδα	11.685	3,9%	12.142	5,3%	12.785
Ήπειρά Ελλάδα	18.044	5,3%	19.003	4,7%	19.899
Τελοπόννησος	14.574	7,4%	15.649	5,9%	16.569
Αττική	24.103	8,8%	26.227	6,9%	28.046
Βόρειο Αιγαίο	12.612	8,6%	13.698	7,6%	14.733
Νότιο Αιγαίο	17.788	9,9%	19.541	8,2%	21.135
Κρήτη	15.789	6,6%	16.828	8,5%	18.260
Εύνολο Χώρας	17.800	7,4%	19.124	6,6%	20.386

1.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥΝΗΣΙΩΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του νησιωτικού χώρου παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα κατηγοριοποιημένα σε 6 ομάδες:

- Βόρειο Αιγαίο (Νομοί Λέσβου, Χίου και Σάμου -11 νησιά)
- Νότιο Αιγαίο (Νομοί Δωδεκάνησου και Κυκλάδων – 49 νησιά)
- Ιόνια Νησιά (Νομοί Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Λευκάδας – 13 νησιά)
- Παράκτια Νησιά (νησιά που ανήκουν διοικητικά στις Νομαρχίες Πειραιά, Καβάλας, Έβρου, Χαλκιδικής και Μαγνησίας)
- Εύβοια (2 νησιά)
- Κρήτη (Νομοί Χανίων, Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Λασιθίου – 3 νησιά)

Το Βόρειο και Νότιο Αιγαίο καθώς και τα Ιόνια νησιά αποτελούν αμιγείς νησιωτικές περιφέρειες. Τα παράκτια νησιά ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικές περιφέρειες. Η Κρήτη και η Εύβοια είναι τα δυο μεγαλύτερα σε έκταση νησιά της Ελλάδας, όπου ανήκουν διοικητικά νησιά μεσαίου και μικρού μεγέθους όπως η Σκύρος, η Γαύδος, η Χρυσή κ.α.)

		1991	2001	Ποσοστία
1	Βόρειο Αιγαίο	199.	204.	2,5%
	Νομός Λέσβου	105.	108.	3,1%
	Νομός Χίου	52.0	52.2	0,4%
	Νομός Σάμου	41.9	43.5	3,8%
2	Νότιο Αιγαίο	257.	301.	17,2%
	Νομός Δωδεκανήσου	163.	190.	16,6%
	Νομός Κυκλάδων	94.0	111.	18,3%
3	Ιόνιοι Νήσοι	193.	214.	10,6%
	Νομός Κέρκυρας	107.	113.	5,5%
	Νομός Ζακύνθου	32.5	38.6	18,8%
	Νομός Κεφαλληνίας	32.4	39.5	22,1%
	Νομός Λευκάδος	21.1	22.5	6,8%
4	Παράκτια Νησιά	81.9	88.6	8,2%
	Νομός Πειραιά (Αίγινα, Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες,	52.5	58.4	11,0%
	Νομός Καβάλας (Θάσος)	13.5	13.7	1,7%
	Νομός Έβρου (Σαμοθράκη)	3.08	2.69	-12,7%
	Νομός Χαλκιδικής (Αμολιανή)	-	-	-*
	Νομός Μαγνησίας (Αλόνησος, Σκιάθος,	12.7	13.6	8,0%
5	Κρήτη	539.	601.	11,5%
	Νομός Χανίων	133.	149.	11,5%
	Νομός Ρεθύμνης	70.0	81.7	16,7%
	Νομός Ηρακλείου	264.	294.	11,3%
	Νομός Λασιθίου	70.9	75.9	7,0%
6	Εύβοια	208.	217.	4,3%
	Σύνολο	1.47	1.62	10%
	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.2	10.9	6,7%

2)ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

2.1 Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό

Με γνώμονα τη θεωρία των δημόσιων αγαθών και λόγω της μερικής αδυναμίας εφαρμογής της αρχής του αποκλεισμού τιμής-οφέλους, οι συγκοινωνίες έχουν ενταχθεί στην ομάδα των αγαθών που οι οικονομολόγοι ονομάζουν ημιδημόσια. Είναι γεγονός ότι η αγορά, όσον αφορά για τα ημιδημόσια αγαθά, δεν επιτυγχάνει στη λειτουργία της, λόγω των τιμών που διαμορφώνονται στην ανταγωνιστική αγορά. Οι τιμές δεν αφομοιώνουν όλο το κοινωνικό όφελος που παρέχουν τα αγαθά αυτά και έτσι η επιχείρηση ως ελεύθερη παρέχει στην κοινωνία με ποσότητες μικρότερες από τις κοινωνικά επιθυμητές.

«Είναι ολοφάνερο, ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη συγκοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, αποτελεί δημόσιο συμφέρον και ο ρόλος το κράτους μέσα στο απελευθερωμένο περιβάλλον της ακτοπλοΐας δεν μπορεί να είναι άλλος από το να διατηρήσει την εποπτεία του τομέα, στα πλαίσια της πολιτικής για τη περιφερειακή ανάπτυξη και την εξάλειψη των ανισοτήτων στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των νησιών, παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η κοινωνική συνοχή της χώρας.

Τα βασικότερα σημεία τα οποία θα πρέπει το κράτος να ρυθμίσει τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές μια και δεν μπορούν να αυτορυθμιστούν σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στο όλο σύστημα.
- Ίση μεταχείριση όλων των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διακρίσεις.

- Προστασία του δημόσιου συμφέροντος με την παροχή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και στα μέρη όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για τη παροχή υπηρεσίας.
- Εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται.
- Διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, της απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών.
- Εξασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου.» (Δουβής Ευθ.2006)

2.2 Κατάσταση των μεταφορών στο νησιωτικό χώρο

Η γεωγραφική ιδιομορφία του ελληνικού νησιωτικού χώρου δεν συναντάται σε κανένα άλλο Κράτος Μέλος της ΕΕ. Η ιδιομορφία αυτή δημιουργεί απαιτήσεις για την ανάπτυξη ενός ιδιαίτερα σύνθετου συστήματος θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών. Η έξαρση των επενδύσεων τα τελευταία χρόνια από όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες σε πλοία νέας τεχνολογίας και η είσοδος νέων αξιόλογων μονάδων, αναμφίβολα αναβάθμισαν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών σε κάποιες γραμμές που εξυπηρετούν μόνο συγκεκριμένα νησιά. Παρά την εκσυγχρονιστική τάση στον τομέα των μεταφορών, προβλήματα στη διασύνδεση μεταξύ των νησιών συνεχίζουν να υφίστανται λόγω της γεωγραφικής κατάτμησης, δημιουργώντας στον νησιωτικό πληθυσμό αισθήματα ανασφάλειας και απομόνωσης. Το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής έχοντας την αρμοδιότητα της κάλυψης της ενδοεπικοινωνίας των Νησιών του Αιγαίου, έχει δρομολογήσει 66 επιβατηγά πλοία εκ των οποίων τα 28 μισθώνονται ύστερα από Δημόσιο Μειοδοτικό Διαγωνισμό, για την εκτέλεση των άγονων επιδοτούμενων δρομολογίων ενδοεπικοινωνίας στα νησιά του Αρχιπελάγους. Η αρχή της πολιτικής που προβλέπεται για τον τομέα των μεταφορών είναι η θεώρηση των μεταφορών μέσα από ένα ανθρωποκεντρικό μοντέλο που δίνει προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των νησιωτών και των δραστηριοτήτων τους. Οι επιμέρους στόχοι στον τομέα των μεταφορών είναι:

- Η διασύνδεση των επιμέρους νησιωτικών συμπλεγμάτων με το σύνολο των ηπειρωτικών λιμανιών και της Κρήτης για την εξασφάλιση προσπελασιμότητας σε ενδονησιωτική, διανησιωτική και διαπεριφερειακή κλίμακα.
- Η ανάδειξη των βασικών λιμανιών και αεροδρομίων του νησιωτικού χώρου στο πλαίσιο δημιουργίας ενός διαδρόμου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
- Η ανάπτυξη των λιμένων ως κόμβων διεθνούς και εσωτερικού διαμετακομιστικού εμπορίου.



2.3 Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νήσων

Η εξυπηρέτηση των νησιών εξαρτάται άμεσα από το επίπεδο της ζήτησης. Παρατηρείται ότι τα νησιά χαμηλής ζήτησης χαρακτηρίζονται ως προβληματικά δρομολόγια με αποτέλεσμα οι χρόνοι ταξιδιού από και προς αυτά τα νησιά καθιστούν απαγορευτική την ανάπτυξη τους και την οικονομική τους βιωσιμότητα, ενώ αξιοσημείωτο είναι ότι τα νησιά αυτά εξυπηρετούνται στην πλειοψηφία τους σε «μη εμπορικές ώρες». Στην υψηλή συχνότητα εξυπηρέτησης θαλάσσιων συνδέσεων ανήκουν συνδέσεις όπως Μύκονος – Τήνος, Μύκονος – Ραφήνα, Νάξος – Πάρος, Πάρος – Σαντορίνη, Μύκονος – Σύρος, Βόλος – Σκιάθος και γενικά οι συνδέσεις που βρίσκονται στην ακτίνα επιρροής των πλοίων υψηλών ταχυτήτων και έχουν υψηλή

τουριστική κίνηση. Ενώ, στις χαμηλές συχνότητες εξυπηρέτησης ανήκουν οι συνδέσεις μεταξύ νησιών με χαμηλές ανταλλαγές λόγω ακτινικού σχεδιασμού γραμμών από τον Πειραιά και έλλειψη περιφερειακών τοπικών συνδέσεων (όπως σύνδεση Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων) και οι δια-νησιωτικές συνδέσεις (μεταξύ νησιών διαφορετικών συμπλεγμάτων όπως Κυκλάδες – Δωδεκάνησα). Χαρακτηριστικά αναφέρουμε συνδέσεις όπως Νάξος – Σίφνος, Κύθνος – Μύκονος, Σαντορίνη – Αμοργός, Άνδρος – Πάρος, Πάρος – Σκύρος, Κάλυμνος – Καστελόριζο, Πάτμος – Αρκιοί, Χίος – Νάξος, Μύκονος – Πάτμος, Ρόδος – Ικαρία, Βαθύ – Πάτμος.

Τα δρομολόγια επιβαρύνονται από καθυστερήσεις λόγω του ότι οι ενδιάμεσες προσεγγίσεις είναι μεγάλες με αποτέλεσμα ο σχεδιασμός των δρομολογίων να είναι μη εφαρμόσιμος και να προκύπτει η εξυπηρέτηση τουριστικών και μη νησιών σε ώρες που προκαλούν τη μεγάλη ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Το επίπεδο εξυπηρέτησης μειώνεται σημαντικά κατά τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει μια σημαντική πτώση περίπου 70% σε σχέση με τη θερινή περίοδο. Άμεσο αποτέλεσμα αυτής της μείωσης, αποτελεί η δραματική υποχώρηση των επιπέδων εξυπηρέτησης των νησιών. Είναι ιδιαίτερης σημασίας πως το 40% των θερινών νησιωτικών συνδέσεων δεν υφίστανται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στην κατηγορία των θαλάσσιων συνδέσεων που καταργούνται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου ανήκουν όλες εκείνες οι συνδέσεις που κατά τη θερινή περίοδο υπάρχουν για να εξυπηρετούν κυρίως την τουριστική κίνηση.

Η μειωμένη εξυπηρέτηση της νησιωτικής περιοχής κατά τη χειμερινή περίοδο επιδεινώνεται λόγω της ακύρωσης των δρομολογίων που πραγματοποιείται σαν αποτέλεσμα των κακών καιρικών συνθηκών στα πελάγη. Δημιουργείται έτσι το φαινόμενο νησιά, κυρίως του Αιγαίου, να μένουν χωρίς μεταφορική εξυπηρέτηση για μεγάλα χρονικά διαστήματα κατά τους χειμερινούς μήνες με προφανείς δυσκολίες στη ζωή και συχνά στην υγεία των κατοίκων τους.

3) «ΑΓΟΝΟ» ΝΗΣΙ – «ΑΓΟΝΕΣ» ΓΡΑΜΜΕΣ

3.1 Ορισμός: «Άγονο» νησί.

Θα ήταν σημαντικό να ορίσουμε την έννοια του «άγονου νησιού». Ως άγονα νησιά θα μπορούσαν να εννοηθούν τα νησιά εκείνα που αντιμετωπίζουν ένα σοβαρό πρόβλημα όπως είναι η δημογραφική συρρίκνωση. Η συρρίκνωση αυτή κυρίως οφείλεται στις αδυναμίες της νησιώτικης οικονομίας που έχει σαν αποτέλεσμα οι νησιώτικες αυτές περιοχές να χαρακτηρίζονται ως μη ελκυστικές. Παράγοντας-εμπόδιο για την ανάπτυξη τους έχει σταθεί και η μη αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης. Οι μεταφορές επομένως, έχουν μεγάλη σημασία για αυτές τις νησιώτικες περιοχές καθώς επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία των επιχειρήσεων και τονώνουν το αίσθημα απομόνωσης των κατοίκων. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης σε συνύπαρξη με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του στόλου αλλά και με την ύπαρξη ανάγκης δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων με συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά, οδηγούν στη λύση που πρέπει να δώσει η κρατική υπηρεσία με τη μορφή των επιδοτήσεων. Βάση στοιχείων, άγονα νησιά είναι τα ακόλουθα: Ανάφη, Δονούσα, Ηρακλεία, Θηρασιά, Κίμωλος, Κουφονήσια, Σίκινος, Σχοινούσα, Φολέγανδρος, Αγαθονήσι, Κίναρος, Λέβιθα, Λειψοί, Νίσυρος, Σαρία, Σύμη, Τέλενδος, Τήλος, Φαρμακονήσι, Ψέριμος, Χάλκη, Κάσος, Μαράθι, Παρά, Φούρνοι.

3.2 Χαρακτηριστικά άγονων γραμμών.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος συνδέσεων μεταξύ λιμανιών στην ηπειρωτική Ελλάδα

και λιμανιών στα νησιά. Παρόλο ότι ο συνολικός αριθμός των νησιών είναι της τάξεως των μερικών χιλιάδων, μόνο περίπου 70 νησιά είναι σημαντικά από οικονομικής πλευράς. Ο συνολικός αριθμός των πιο σημαντικών λιμανιών του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων η ηπειρωτική Ελλάδα (περιλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Εύβοιας) έχει 42 λιμάνια, και τα νησιά τα υπόλοιπα 96 λιμάνια (η Κρήτη έχει 8 λιμάνια).

Οι συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών του συστήματος γίνονται από ένα σύνολο τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών (ή, όπως επίσημα αναφέρονται, 'δρομολογιακών γραμμών'). Η Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN) ορίζει και ελέγχει αυστηρά όχι μόνο ποιες είναι οι γραμμές, αλλά και ποια πλοία είναι δρομολογημένα στην κάθε γραμμή. Υπό τον όρο γραμμή ουσιαστικά νοείται ένα σύνολο λιμανιών που συνδέονται μεταξύ τους μέσω της συγκεκριμένης γραμμής. Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι γραμμές αυτές διαιρούνται σε 5 κατηγορίες. Ο συνολικός αριθμός γραμμών το 1993 ήταν 102 με την εξής κατανομή:

- 16 κύριες γραμμές επιβατηγών - οχηματαγωγών (E/Γ - O/Γ).
- 30 δευτερεύουσες γραμμές E/Γ - O/Γ.
- 11 τοπικές γραμμές Αργοσαρωνικού E/Γ - O/Γ.
- 39 υπόλοιπες τοπικές γραμμές E/Γ - O/Γ.
- 3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές φορτηγών - οχηματαγωγών (Φ/Γ - O/Γ).

Η έννοια της γραμμής είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του δρομολογίου. Τα δρομολόγια ελέγχονται επίσης από το YEN, σε στενή συνεργασία με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και τα διάφορα άλλα λιμεναρχεία της χώρας. Η συσχέτιση γραμμών και δρομολογίων είναι τέτοια ώστε ένα δρομολόγιο μπορεί να επισκέπτεται όλα, ή μόνο ορισμένα από τα λιμάνια που αναφέρονται σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή, με κάποια συγκεκριμένη σειρά προσέγγισης. Σν παράδειγμα, στην γραμμή ' Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Λήμνου-Καβάλας-Θες/νίκης' (η οποία κατά το YEN είναι μία από τις 16 κύριες), μπορούν να θεωρηθούν τα εξής δρομολόγια: Πειραιά-Χίο-

Μυτιλήνη-Χίο-Πειραιά, Πειραιά-Μυτιλήνη-Πειραιά, Θεσ/νίκη-Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Καβάλα-Θεσ/νίκη. Δεδομένου εξ άλλου ότι κάθε δρομολόγιο έχει και μια επιπρόσθετη παράμετρο, το συγκεκριμένο ωράριο εκτέλεσης του, είναι προφανές ότι στο πλαίσιο των γραμμών που έχουν εγκριθεί από το ΥΕΝ υπάρχει η δυνατότητα εκτέλεσης ενός πολύ μεγάλου αριθμού δρομολογίων. Βέβαια, κάθε δρομολόγιο υπόκειται στην έγκριση του ΥΕΝ.

Οι ναύλοι που χρεώνουν οι διάφορες ακτοπλοϊκές εταιρείες για μεταφορά προσώπων και οχημάτων είναι ομοιόμορφοι κι καθορίζονται και αυτοί από το ΥΕΝ (ή τοπικά λιμεναρχεία) για όλες τις πιθανές διαδρομές και τις κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται (μεταφορά επιβατών, οχημάτων, θέση). Ομοιομορφία σημαίνει ότι για κάποια συγκεκριμένη διαδρομή και κάποια συγκεκριμένη θέση (όπως τουριστική), όλα τα πλοία (με εξαίρεση τα υδροπτερυγα και τα catamaran, για τα οποία υπάρχει ειδικό ναυολόγιο) χρεώνουν τον ίδιο ναύλο. Οι ναύλοι αυτοί 'διαμορφώνονται ελεύθερα', με ανώτατο όριο το τετραπλάσιο των αντιστοιχών ναύλων Γ θέσης, αλλά στη πράξη είναι συνήθως 2,8 έως 3 φορές μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους ναύλους της Γ θέσης. Οι συνήθεις προσαυξήσεις λόγω ΦΠΑ, ΝΑΤ, λιμενικών τελών είναι περίπου 25% του ναύλου για ναύλους επιβατών και 32 – 33% του ναύλου για ναύλους οχημάτων.

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων του νόμου 2932/2001, η Πολιτεία χαρακτηρίζει ως «άγονες» τις δρομολογιακές γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ανάληψη τους. Συνεπώς σε κάθε δρομολογιακή περίοδο μεταβάλλεται ο αριθμός και το είδος των γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παρόλα αυτά κάποιες από τις γραμμές αυτές παρουσιάζουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν τη διάκριση τους σε «μονίμως άγονες γραμμές» σε σχέση με τις υπόλοιπες, «περιστασιακά άγονες γραμμές», τις δρομολογιακές εκείνες γραμμές δηλαδή που θα μπορούσαν δυνητικά να αναλάβουν μεγαλύτερα επίπεδα μεταφορικού έργου και επομένως να γίνουν περισσότερο ελκυστικές.

Ένα από αυτά τα χαρακτηριστικά ασφαλώς είναι η τάση της επιβατικής κίνησης, έτσι όπως εκτιμάται βάσει του ρυθμού, ο οποίος καταδεικνύει τις γραμμές εκείνες που σύμφωνα με τις υφιστάμενες προβλέψεις έχουν μεγάλες πιθανότητες στο μέλλον να μετατραπούν σε εμπορικές-οικονομικά συμφέροντες. Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι η κοινωνικοοικονομική κατάσταση και ανάπτυξη των νησιών που εξυπηρετούνται με συνδέσεις αγόνων γραμμών έτσι όπως διαφαίνεται μέσα από τα επίπεδα τουριστικής και παραγωγικής δραστηριότητας καθώς επίσης και την αξιολόγηση στοιχείων όπως η έκταση των νησιών, το μέγεθος του πληθυσμού τους, οι οικονομικές δραστηριότητες και η ακτίνα επιρροής τους, η χρονοαπόσταση από τα κέντρα εξάρτησης τους και η συχνότητα εξυπηρέτησης από εναλλακτικά μεταφορικά μέσα.

Οι γραμμές εκείνες οι οποίες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, των ιδιαίτερων αναγκών που καλούνται να καλύψουν, της επιθυμητής συχνότητας εξυπηρέτησης δεν επιδέχονται οποιασδήποτε μορφής τροποποίηση, τόσο στη παρούσα φάση όσο και μελλοντικά, συγκαταλέγονται στις «μονίμως άγονες γραμμές».

Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται και τη σημαντική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι έχουν αποδοθεί τα αναμενόμενα στο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών αυτών κυρίως σε ότι αφορά στη συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων αλλά και στην παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών.

Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση των ακτοπολικών συγκοινωνιών στις άγονες γραμμές, σε αυτές εντοπίζονται τα παρακάτω προβλήματα:

1. Μη επαρκής τήρηση των προγραμματισμένων ακτοπολικών δρομολογίων κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών πλοίων που δρομολογούνται στις επιδοτούμενες άγονες γραμμές σηματοδοτούν ένα μη επαρκές επίπεδο άνεσης και γενικά προσφερόμενων υπηρεσιών εξυπηρέτησης.

2. Συχνές τροποποιήσεις των προγραμματισμένων δρομολογίων που οφείλονται κυρίως στο μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων που εκτελούν τα πλοία και στα δρομολόγια που συχνά διακόπτονται εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλαβών.
3. Τα μικρά νησιά δεν έχουν παρά ελάχιστες απευθείας συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια, ενώ ο αριθμός των συνδέσεων με τα μεγάλα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ούτε σε καθημερινή βάση όπως θα ήταν επιθυμητό.
4. Η διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους δεν είναι ικανοποιητική αφού στη πλειοψηφία τους τα νησιά συνδέονται μεταξύ τους από μια έως τρεις φορές τη βδομάδα.
5. Τα περισσότερα από τα πλοία που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.
6. Η εφαρμογή του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κατέδειξε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα στην απόδοση οικονομικού οφέλους στις πλοιοκτήτριες εταιρίες γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του αριθμού των άγονων γραμμών και τον πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων κονδυλίων προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των άγονων νησιών.

3.3 Περιγραφή του προβλήματος των κατοίκων των νησιών σε σχέση με τις μεταφορές

Είναι γεγονός ότι τα νησιά του Αιγαίου, ιδιαίτερα το χειμώνα, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στην θαλάσσια επικοινωνία τους με την πρωτεύουσα του κράτους αλλά και με την πρωτεύουσα του νομού στον οποίο ανήκουν. Αυτά τα προβλήματα έχουν να κάνουν με τον εφοδιασμό τους με τρόφιμα, με καύσιμα, με ιατροφαρμακευτικό υλικό. Πολλοί επίσης νησιώτες έρχονται στην Αθήνα μερικές φορές το χρόνο είτε για τις προσωπικές τους δουλειές, είτε για τις συναλλαγές τους με το κράτος, είτε για λόγους υγείας. Πολλές φορές όμως λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών αλλά και λόγω της έλλειψης της απαραίτητης υποδομής σε λιμάνια, η

προσέγγιση ενός πλοίου σε κάποιο νησί είναι αδύνατη για κάποιες μέρες, δημιουργώντας προβλήματα στην οικονομία του και στη ζωή των κατοίκων του. Όλα αυτά αφορούν κύρια τα μικρά νησιά των Κυκλάδων ή των Δωδεκανήσων. Διότι σε αυτά προσεγγίζουν λίγες φορές την εβδομάδα πλοία που συνήθως είναι μικρά, ευάλωτα στις καιρικές συνθήκες, έχοντας επιπλέον ένα κακό λιμάνι που δεν μπορεί να προσφέρει την απαραίτητη προστασία στο πλοίο. Λόγω της μειωμένης κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων το χειμώνα τα δρομολόγια των πλοίων, με εξαίρεση τις γραμμές της Κρήτης και τις γραμμές Χίου-Μυτιλήνης, λιγοστεύουν και ιδιαίτερα στα μικρά νησιά. Αυτό είναι φυσικό μιας και ένα πλοίο έχει μεγάλο λειτουργικό κόστος και οικονομικά είναι ασύμφορο να εκτελεί πυκνά δρομολόγια που μπορεί και να μην μεταφέρουν κανέναν επιβάτη. Για να μην αποκοπούν όμως οι άνθρωποι αυτοί από τον υπόλοιπο κόσμο το κράτος έχει θεσπίσει τις λεγόμενες «άγονες γραμμές» τις οποίες παίρνει κάποιος πλοιοκτήτης και τις οποίες επιδοτεί το κράτος. Δηλαδή το κράτος ναυλώνει ένα πλοίο για να εξυπηρετεί τις ανάγκες των μικρών νησιών κάνοντας δρομολόγια μια ή δυο φορές την εβδομάδα.

3.4 Προτάσεις για επίλυση προβλημάτων στη παροχή νησιωτικών μεταφορών.

3.4.1 Συμβάσεις Ανάθεσης Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO) και Συμβάσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSC).

Όσον αφορά τις συμβάσεις υποχρέωσης παροχής δημοσίων υπηρεσιών υπάρχουν δυο προσεγγίσεις. Η πρώτη αναφέρεται σε περιπτώσεις εκείνες όπου οι κυβερνήσεις επιλέγουν διαδρομές και υπηρεσίες που δεν έχουν το επίπεδο το

επιθυμητό και επίσης ποιότητα εξυπηρέτησης. Κυρίως αυτή η περίπτωση αναφέρεται σε διαδρομές που έχουν υψηλό κόστος ή χαμηλή ζήτηση με αποτέλεσμα οι ιδιωτικές μεταφορές να αποσύρονται. Η δεύτερη αφορά περιπτώσεις όπου η αγορά «γνωρίζει» ποιες διαδρομές είναι μη εμπορικά βιώσιμες και το κράτος αναζητά τη καλύτερη δυνατή λύση πλήρωσης των υπηρεσιών αυτών.

Οι επιδοτούμενες γραμμές PSO έχουν την απαίτηση από τον μεταφορέα να καλύψει συγκεκριμένα επίπεδα υπηρεσιών κατά τη περίοδο της σύμβασης. Καλείται ο μεταφορέας να παρέχει μια ελάχιστη συχνότητα υπηρεσιών ή ένα αριθμό θέσεων. Στις περισσότερες επιδοτούμενες συμβάσεις PSO καθορίζουν το μέγιστο ύψος ναύλων που μπορεί να επιβληθεί. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εκτός από την ύπαρξη μέγιστου ναύλου, ο μεταφορέας οφείλει να παράσχει μειωμένο ναύλο σε κατοίκους νησιωτικών περιοχών.

Όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSC) είναι συμβατικοί κανονισμοί που εγγυώνται τη παροχή των υπηρεσιών και των τιμών στο επιθυμητό επίπεδο για τα νησιά. Οι συμβάσεις αυτού του είδους προκύπτουν κυρίως όταν σε γραμμές και υπηρεσίες ζωτικής σημασίας, η αγορά δεν παρέχει υπηρεσίες σε ικανοποιητικό επίπεδο, παρόλη τη σημαντική οικονομική ενίσχυση από το κράτος, και δεν καλύπτονται οι απαιτήσεις του ελάχιστου επιπέδου υπηρεσιών. Στις περιπτώσεις αυτές η τοπική, περιφερειακή ή κεντρική εξουσία παρεμβαίνει και επιδοτεί άμεσα συγκεκριμένες γραμμές.

“Το κράτος γενικότερα αναπτύσσει τρεις μηχανισμούς, ώστε να διασφαλίζει την παροχή ζωτικών υπηρεσιών. Αυτοί είναι:

- Η προσφορά μειωμένων τιμών για τους νησιώτες.

- Η επιβολή Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO) και Συμβάσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSC).

- Η άμεση επιδότηση.”(Κ. Χλωμούδης κα)

“Οι διαφορές εταιρίες οι οποίες αναλαμβάνουν την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα αντιμετωπίζουν συγκεκριμένους επιχειρηματικούς κινδύνους.

Παρακάτω παρουσιάζουμε τους σημαντικότερους από αυτούς:

- Έσοδα: Η εταιρεία αφενός έχει έσοδα από τη πώληση των εισιτηρίων, με όλους τους κινδύνους που η αγορά και η ζήτηση επιφέρουν, και από την άλλη έχει έσοδα (τακτικά) από το κράτος για τις υπηρεσίες που παρέχει. Τα έσοδα της πρώτης κατηγορίας παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις εξ αιτίας της εντολής εποχικότητας που χαρακτηρίζει τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ενώ υπάρχει πάντα και ο κίνδυνος εισόδου νέων εταιριών.

- Λειτουργικά κόστη: Τα λειτουργικά κόστη είναι επίσης ένας σημαντικός κίνδυνος. Τα συμβόλαια που υπογράφονται από τις εταιρίες είναι μεγάλης χρονικής διάρκειας (5-6 έτη) και οι εταιρείες θα πρέπει εκ των προτέρων να εκτιμήσουν ένα ευμετάβλητο κόστος για να διασφαλίσουν την επένδυση τους.

- Επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών: Τα κράτη που θέτουν σε διαγωνισμό αυτές τις υπηρεσίες αποδέχονται ένα σημαντικό κίνδυνο, να μην παρέχονται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες στο επιθυμητό επίπεδο τιμής και ποιότητας. Στις PSC συχνά εξειδικεύουν το επίπεδο της υπηρεσίας που θα παρέχεται σε περιόδους υψηλής και χαμηλής κίνησης. Η τάση που δημιουργείται είναι ότι τα κράτη υπογράφουν συμβάσεις που δημιουργούν κίνητρα στις εταιρείες να παρέχουν καλές υπηρεσίες και να τιμωρούν τις αποτυχίες, συνοδευόμενα από μηχανισμούς παρακολούθησης και ελέγχου της απόδοσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλίζεται το ελάχιστο

επίπεδο παροχής των υπηρεσιών.

• **Καινοτομία:** Στη περίπτωση που η υποδομή και ο στόλος ανήκουν στο κράτος, η εταιρεία που παρέχει την υπηρεσία δεν προχωρεί στην αναβάθμιση του στόλου ή στην αποδοχή των νέων τεχνολογιών. Στη περίπτωση επίσης που η σύμβαση είναι μεγάλης χρονικής διάρκειας ή εμποδίζει την είσοδο του ανταγωνισμού δεν αποφέρει το επιθυμητό κίνητρο για την εταιρεία να αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της. Το ίδιο βέβαια αποτέλεσμα παρατηρείται όταν η σύμβαση είναι μικρής χρονικής διάρκειας, μιας και η εταιρεία δεν κρίνει οικονομικά ορθολογικό να προχωρήσει σε μεγάλη επένδυση κεφαλαίων, όταν δε θα έχει τη δυνατότητα, σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα να αποσβέσει την επένδυση της.

• **Ασφάλεια:** Είναι σημαντικό τα κίνητρα που δίνονται σε μια σύμβαση να μην έρχονται σε αντιπαράθεση με την υγιεινή και την ασφάλεια των επιβατών.

• **Κανονιστικό Πλαίσιο:** Θα πρέπει η κάθε ρύθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας να μην έρχεται σε αντίθεση με την απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών.

• **Διαγωνισμός:** Ο κίνδυνος που ενέχει ο διαγωνισμός έγκειται στην έλλειψη συμμετεχόντων στο διαγωνισμό, στο χαμηλό επίπεδο ποιότητας των διαγωνιζόμενων και στην αδυναμία της ανάδοχης εταιρείας να υλοποιήσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις.

Είδη Συμβάσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

“Μπορούμε να εντοπίσουμε δύο τύπους συμβάσεων είτε με βάση το καθαρό κόστος είτε το μεικτό κόστος. Στην περίπτωση των συμβάσεων μεικτού κόστους η εταιρία εισπράττει ένα προσυμφωνημένο τακτικό έσοδο για να καλύψει τα λειτουργικά της κόστη. Σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία δεν αναλαμβάνει κάποιο κίνδυνο εσόδων και για αυτό δεν επηρεάζεται από την ύπαρξη ανταγωνισμού στις συγκεκριμένες υπηρεσίες. Παρόλα αυτά, στην πλειονότητα τους οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες έχουμε συμβάσεις καθαρού κόστους όπου η εταιρεία εισπράττει έσοδα από τους επιβάτες, καθώς και μία καθορισμένη επιδότηση από το κράτος, η οποία υπολογίζεται από την εκτιμώμενη ζήτηση και το εκτιμώμενο λειτουργικό κόστος. Στην περίπτωση που το κόστος αυτό υπερεκτιμηθεί, η εταιρεία θα έχει σημαντικές ζημιές από την παροχή του συγκεκριμένου συμβολαίου. Για το λόγο αυτό οι συγκεκριμένες εταιρείες ζητούν προστασία από τον ανταγωνισμό.”(Χλωμούδης κα, 2007).

3.4.2) Εφαρμογή των SLA στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές

Ορισμός και χαρακτηριστικά

Η Συμφωνία Επιπέδου Εξυπηρέτησης, Service Level Agreement (SLA), είναι το μέρος από μια σύμβαση υπηρεσιών όπου καθορίζεται το επίπεδο της υπηρεσίας που ο φορέας παροχής υπηρεσιών είναι υποχρεωμένος να παρέχει στο πελάτη του. Η σύμβαση μπορεί να γίνεται είτε μεταξύ πελατών και φορέων παροχής υπηρεσιών είτε μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών. Συνήθως σε μια SLA καταγράφονται οι συμφωνημένες παρεχόμενες υπηρεσίες, οι προτεραιότητες, οι ευθύνες, οι εγγυήσεις και γενικότερα ότι μπορεί να καθορίσει αυτό που ονομάζουμε επίπεδο υπηρεσίας. Για παράδειγμα μια SLA μπορεί να διευκρινίζει το επίπεδο διαθεσιμότητας ή απόδοσης λειτουργίας μιας υπηρεσίας. Επίσης αλλά θέματα που μπορεί να διευκρινίζονται σε μια

SLA είναι τρόποι τιμολόγησης ή οι ρήτρες σε περίπτωση παραβίασης της κτλ.

Μια σωστά δομημένη τέτοια συμφωνία μπορεί να λειτουργήσει σαν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο και για τα δύο μέρη σε ότι αφορά την τεκμηρίωση υποχρεώσεων και απαιτήσεων. “Εάν χρησιμοποιείται κατάλληλα θα πρέπει:

1. Να καθορίζονται και να προσδιορίζονται οι ανάγκες του πελάτη.
2. Να τίθεται το πλαίσιο συνεργασίας των δύο μερών.
3. Να μειώνονται οι πιθανότητες αντιπαράθεσης μεταξύ των συμβαλλομένων.
4. Να ενθαρρύνεται ο διάλογος σε περίπτωση προβλημάτων.
5. Οι προσδοκίες του πελάτη να είναι ρεαλιστικές σε σχέση με τις δυνατότητες του παρόχου. (The SLA Toolkit,2008)

Παραπάνω αναφέραμε μερικά θέματα που μια SLA μπορεί να καταγράψει. “Πιο συγκεκριμένα τα βασικότερα ζητήματα που μια SLA μπορεί να ενσωματώσει είναι τα παρακάτω:

- *Οι παρεχόμενες υπηρεσίες:* Αυτό είναι το κρισιμότερο τμήμα της συμφωνίας δεδομένου ότι περιγράφει τις υπηρεσίες και τον τρόπο που εκείνες πρόκειται να παραδοθούν. Οι τυποποιημένες υπηρεσίες που αφορούν την παροχή σε όλους τους πελάτες είναι συχνά χωρισμένες από τις προσαρμοσμένες σε κάθε πελάτη υπηρεσίες

αλλά αυτή η διάκριση δεν είναι κρίσιμη. Οι πληροφορίες για τις υπηρεσίες πρέπει να είναι εξακριβωμένες και να περιέχουν λεπτομερείς προδιαγραφές.

- *Η απόδοση, οι επιδόσεις και η απογραφή επιδόσεων:* Ένα μέρος κλειδί μιας SLA εξετάζει τον έλεγχο και τη μέτρηση της απόδοσης του επιπέδου εξυπηρέτησης. Ουσιαστικά, κάθε υπηρεσία πρέπει να μπορεί να αξιολογηθεί και τα αποτελέσματα να αναλύονται και να περιγράφονται. Οι συγκριτικές μετρήσεις επιδόσεων, οι στόχοι και οι μετρικές που χρησιμοποιούνται πρέπει να διευκρινίζονται μέσα στη συμφωνία. Επίσης, το επίπεδο απόδοσης υπηρεσιών πρέπει να αναθεωρείται τακτικά από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
- *Ο τρόπος διαχείριση προβλημάτων:* Ο σκοπός της διαχείρισης προβλήματος είναι να ελαχιστοποιηθούν οι δυσμενείς συνέπειες γεγονότων και προβλημάτων. Αυτό συνήθως σημαίνει ότι πρέπει να υπάρξει μια επαρκής διαδικασία σε ότι αφορά το χειρισμό και την επίλυση μη σχεδιασμένων γεγονότων και ότι πρέπει επίσης να υπάρξει προληπτική δράση για την ελαχιστοποίηση των μη σχεδιασμένων γεγονότων.
- *Ο τρόπος νομικής συμμόρφωσης και διευθέτησης των διαφωνιών:* Σε κάθε συμφωνία υπάρχει πάντα ο κίνδυνος να προκύψουν διαφωνίες. Το ίδιο μπορεί να συμβεί και με μια SLA. Για αυτό το λόγο είναι σημαντικό να καθορίζονται τρόποι διευθέτησης των διαφωνιών με βάση τους ισχύοντες νόμους.
- *Οι ευθύνες των πελατών:* Είναι σημαντικό για τον πελάτη να καταλάβει ότι και για τον ίδιο εκτός από δικαιώματα προκύπτουν και ευθύνες στη διαδικασία παροχής υπηρεσιών. Το SLA καθορίζει τη "σχέση" μεταξύ του παροχέα και του πελάτη που σε κάθε περίπτωση είναι διπλής κατεύθυνσης σε ότι αφορά ευθύνες και δικαιώματα.
- *Τα θέματα ασφαλείας:* Η ασφάλεια είναι ένα ιδιαίτερα κρίσιμο χαρακτηριστικό

γνώρισμα οποιουδήποτε SLA. Ο πελάτης πρέπει να παρέχει την ελεγχόμενη φυσική και λογική πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις πληροφορίες του. Εξίσου, ο προμηθευτής πρέπει να σεβαστεί και να συμμορφωθεί με τις πολιτικές ασφαλείας και τις διαδικασίες του πελάτη.

- *Το χρονοδιάγραμμα και η λήξη του SLA:* Ο χρόνος είναι επίσης ένα πολύ σημαντικό κομμάτι σε κάθε συμφωνία. Έτσι και στις SLA πελάτης και προμηθευτής συμφωνούν σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα βάση του όποιου θα συνεργαστούν. Ειδικότερα σε ότι αφορά την λήξη μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής επιμέρους ζητήματα: λήξη στο καθορισμένο από την SLA χρονικό διάστημα, λήξη σε χρόνο που διευκολύνει και τις δυο πλευρές, λήξη από την μια πλευρά αιτιολογημένη, πληρωμές κατά την λήξη.”(The SLA Toolkit, 2008)

Ιστορικά, οι SLA έχουν χρησιμοποιηθεί από το τέλος δεκαετίας του 1980 από τους παροχές υπηρεσιών σταθερής τηλεφωνίας ως τμήμα των συμβάσεών τους με τους εταιρικούς πελάτες τους. Πιο πρόσφατα, τα τμήματα πληροφορικής σε μεγάλες επιχειρήσεις έχουν υιοθετήσει τις SLA με τους πελάτες τους - χρήστες σε άλλα τμήματα μέσα στην ίδια επιχείρηση - για να επιτρέψουν τη σύγκριση της παραδοθείσας ποιότητας εξυπηρέτησης με αυτήν που έχουν υποσχεθεί και να εξετάσουν ενδεχομένως την εναλλακτική λύση της μεταφοράς των υπηρεσιών του τμήματος τους σε μια εξωτερική επιχείρηση. Οι τεχνικές προδιαγραφές ενός SLA περιγράφονται συνήθως μέσω είτε Προδιαγραφών Επιπέδων Εξυπηρέτησης (SLS) είτε ενός Στόχου Επιπέδων Εξυπηρέτησης (SLO). Ένα SLS προορίζεται ως λειτουργική

οδηγία για την εφαρμογή της υπηρεσίας, και ένα SLO είναι ένα υποσύνολο ενός SLS που περιέχει μερικούς παραμέτρους και στόχους υπηρεσιών που επιτυγχάνονται από το SLS. “Οι Rick Sturm και Wayne Morris υποστηρίζουν ότι οι SLO πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Να είναι εφικτοί.
- Να είναι μετρήσιμοι.
- Να είναι κατανοητοί.
- Να είναι σημαντικοί.
- Να είναι ελέγξιμοι.
- Να είναι προσιτοί.
- Να είναι αμοιβαία αποδεκτοί.” (Rick Sturm κ.α. 2000)

SLA και παροχή θαλάσσιων νησιωτικών μεταφορών

Παραπάνω περιγράψαμε τα SLA σαν συμφωνίες μεταξύ πελατών και παροχέων υπηρεσιών που σκοπό έχουν να καθορίσουν θέματα που αφορούν στην παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές, όπως έχουμε τονίσει αρκετές φορές σε αυτή την εργασία, παρουσιάζουν από την μια πλευρά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που σε αρκετές περιπτώσεις δημιουργούν προβλήματα στην παροχή τους κάτω από συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και από την άλλη η σωστή και αδιάλειπτη παροχή τους είναι ζωτική για τις νησιωτικές περιοχές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές σε νησιωτικές περιοχές, αποτελώντας υπηρεσία με ιδιαίτερα δικαιώματα και υποχρεώσεις για παροχέα και πελάτη θα μπορούσαν να είναι ένα πεδίο εφαρμογής των SLA. Τα δύο μέρη των SLA στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές θα είναι:

- ως παροχείς της υπηρεσίας εταιρίες παροχής θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες μπορεί να έχουν την μορφή εταιριών ευρείας συμμετοχικής βάσης ή ολιγομετοχικών εταιριών ή και συμπράξεων μεταξύ εταιριών,
- ως πελάτες το κράτος ή οι τοπικές νησιωτικές κοινωνίες μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης ή και ομάδες πολιτών με κοινά συμφέροντα σε ότι αφορά τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές.

Σε ότι αφορά το περιεχόμενο μιας SLA για τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές αυτό μπορεί να σχετίζεται με τα παρακάτω θέματα:

- *Αδιάκοπη παροχή της υπηρεσίας όλο το χρόνο με συγκεκριμένη συχνότητα: Ο αριθμός των ανθρώπων που μετακινούνται από και προς τα νησιά δεν είναι ίδιος όλη την διάρκεια του χρόνου. Συνήθως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες εξ αιτίας του*

τουρισμού οι ανάγκες για μεταφορές στα νησιά είναι αυξημένες και η παροχή της υπηρεσίας κερδοφόρα. Κατά τους χειμερινούς μήνες η ζήτηση για μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές περιορίζεται με αποτέλεσμα σε αρκετές περιπτώσεις να μην συμφέρουν τους παροχείς της υπηρεσίας τα τακτικά δρομολόγια στα νησιά. Μια SLA θα μπορούσε να καθορίζει την συχνότητα των δρομολογίων κατά τους χειμερινούς μήνες ώστε να εξυπηρετούνται οι νησιωτικές περιοχές.

- *Ασφάλεια:* Οι μεταφορές είναι ένας τομέας παροχής υπηρεσιών στις οποίες η ασφάλεια έχει ένα πολύ σημαντικό ρόλο. Ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει διασφάλιση της ζωής για εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους ετήσια. Έτσι κάθε SLA θα πρέπει να καθορίζει συγκεκριμένους όρους και προδιαγραφές ασφαλείας οι οποίοι να συμβαδίζουν με τις διεθνείς προδιαγραφές που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα.
- *Ποιότητα:* Η ποιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να συνδυαστεί με δύο κυρίως χαρακτηριστικά. Την μεταφορά από και προς το νησί στον προκαθορισμένο χρόνο χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και την ευχάριστη διαμονή του επιβάτη στο πλοίο τις ώρες του ταξιδιού. Μια SLA μπορεί να καθορίζει το χρόνο του ταξιδιού σε κανονικές συνθήκες και τους πιθανούς λόγους που δικαιολογούν καθυστερήσεις. Επίσης σε μια τέτοια συμφωνία μπορεί να καθορίζονται οι υπηρεσίες που θα πρέπει να παρέχονται στο επιβάτη κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Εκτός από τις υποχρεώσεις του παροχέα της μεταφορικής υπηρεσίας σε μια SLA περιγράφονται και οι υποχρεώσεις του άλλου μέρους. Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές αυτές μπορεί να είναι:

- *Τρόπος κάλυψης αυξημένου κόστους:* Όπως αναφέραμε και παραπάνω υπάρχουν περίοδοι που η ζήτηση για θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές είναι περιορισμένη. Παρόλα αυτά όμως είναι απαραίτητη η παροχή αυτών των υπηρεσιών ακόμη και στις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται τα λειτουργικά κόστη. Σε μια SLA μπορεί να ορίζεται ο τρόπος που ο παροχέας θα καλύψει τις πιθανές ζημιές. (πχ. αυξημένα ναύλα, επιδοτήσεις, προνομιακοί όροι παροχής της υπηρεσίας κατά τους μήνες

αυξημένης ζήτησης κ.α.)

- **Υποδομές:** Για την σωστή παροχή των θαλάσσιων νησιωτικών μεταφορών πολύ σημαντικό ρόλο παίζουν οι λιμενικές υποδομές. Έτσι σε μια SLA που θα αναφέρεται σε διάρκεια ταξιδιού, ασφάλεια και ποιότητα είναι πολύ σημαντικό να καθορίζονται οι απαιτούμενες λιμενικές υποδομές.

Κλείνοντας θα πρέπει να αναφέρουμε ότι όπως για κάθε SLA έτσι και για αυτές που αφορούν στις θαλάσσιες νησιώτικες μεταφορές εκτός από τους στόχους θα πρέπει να περιγράφεται και ο τρόπος αξιολόγησης για κάλυψη ή μη των συμφωνημένων στόχων καθώς και θέματα που αφορούν στο χρονοδιάγραμμα και την λήξη της Συμφωνίας καθώς στο τρόπο διευθέτησης των όποιων διαφοριών.

3.4.3 Θεσμικό πλαίσιο – Ν. 2932/01

Με το Νόμο 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις», απελευθερώθηκε από την 1^η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 είναι η προστασία του δημόσιου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί το θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική

διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Με βάση τον Νόμο 2932/01 και σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 (ΕΟΚ), η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν μέχρι την 31^η Ιανουαρίου έκαστου έτους δηλώσεις δρομολογήσεις των πλοίων για τις γραμμές που επιθυμούν να εξυπηρετούν για την δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει από την 1 Νοεμβρίου του ίδιου έτους και λήγει την 31^η Οκτωβρίου του επομένου. Κατ' εξαίρεση δύνανται οι πλοιοκτήτες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά την 31^η Ιανουαρίου.

Σε εφαρμογή του ν. 2932/01 λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο ειδικός Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών έτσι ώστε να χρηματοδοτούνται οι άγονες γραμμές οι οποίες εξυπηρετούνται κατόπιν σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά από διενέργεια μειοδοτικών διαγωνισμών. Επιπλέον, επιβλήθηκε κατακράτηση 3% στον καθαρό ναύλο μεταφοράς των επιβατών και οχημάτων στις τακτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες (επίναυλος) που μαζί με τον κρατικό προϋπολογισμό αποτελούν τη κύρια πηγή εσόδων του προαναφερθέντος λογαριασμού

προσκάλυψη των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών.

Πρωταρχικό ρόλο βέβαια για το κόστος των άγονων γραμμών έχουν τα λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων σε συνδυασμό με την επιδοτούμενη απόσταση, το μεταφορικό έργο τόσο σε επιβάτες όσο και σε οχήματα. Η τροπολογία του ογδού άρθρου του ν. 2932/01 αποτέλεσε ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς έδωσε τη δυνατότητα να συνάπτει η Πολιτεία εξαετής συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν μειοδοτικών διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Σκοπός της εν λόγω ρυθμίσεως είναι να δίδεται η δυνατότητα στη Διοίκηση αν υλοποιεί ολοκληρωμένες και μακροχρόνιες λύσεις για την εξασφάλιση της κοινωνικής, εδαφικής και οικονομικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδος προς την ηπειρωτική και για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση συμπλεγμάτων νησιών, κυρίως όσον αφορά στην ενδοεπικοινωνία τους παρέχοντας στη Διοίκηση η δυνατότητα καλύτερου προγραμματισμού διενέργειας των σχετικών διεθνών διαγωνισμών. Μειονέκτημα της ρύθμισης αυτής αποτελεί βέβαια η μη θεσμοθέτηση ενός ανώτατου ορίου ηλικίας των πλοίων γεγονός το οποίο δημιουργεί αμφιβολίες για το αν και κατά πόσο έχει εξασφαλιστεί μια ποιοτική λύση στο πρόβλημα εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών. Αποτέλεσμα λοιπόν αυτής της μη θεσμοθέτησης κανόνων επιλογής πλοίων σε συνδυασμό της εξαετούς συμβάσεως και με την έλλειψη κρατικού σχεδιασμού είναι να βρίσκεται το επιβατικό κοινό σε διαρκή αβεβαιότητα.

« Στο άρθρο όγδοο του νόμου 292/2001 προστίθεται παράγραφος 7 ως ακολούθως :

- a. Με απόφαση του τέως Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, που εκδίδεται με βάση τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου δεύτερου του νόμου αυτού, σχετικά με τις γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, οι γραμμές που εξυπηρετούν μικρά ή απομακρυσμένα νησιά, για τα οποία η ακτοπλοϊκή σύνδεση είναι ζωτικής και κεφαλαιώδους σημασίας, χαρακτηρίζονται απ'ευθείας ως γραμμές για τις οποίες επιτρέπεται χωρίς άλλη

διαδικασία η σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με παρακάτω οριζόμενα από την παρούσα παράγραφο.

- b. Για το χαρακτηρισμό του προηγούμενου εδαφίου λαμβάνεται υπόψη το πόσο αποκλεισμένη είναι μία νησιωτική περιοχή ή λιμένας, το αν ευρίσκεται εκτός της συνήθους πορείας και των δρομολογίων των επιβατικών πλοίων, το αν η ακτοπλοϊκή σύνδεση εξυπηρετεί την ανάπτυξη της περιοχής ή κρίνεται απαραίτητη για την οικονομική βιωσιμότητα του προορισμού της σύνδεσης. Οι περιφέρειες, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και κάθε ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας μπορούν να συμμετάσχουν μαζί με άλλους φορείς στην κατάθεση σχετικής μελέτης σκοπιμότητας.
- c. Η σχετική προκήρυξη για πρόσκληση ενδιαφέροντος πρέπει να απαιτεί την εξασφάλιση μίας ελάχιστης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος, κριτήρια για την ανάθεση της οποίας ενδεικτικά αναφερόμενα και όχι περιοριστικά, είναι τα ακόλουθα :
- i. Α. Η ταχύτερη και με τη μικρότερη ταλαιπωρία μεταπιβίβαση των επιβατών, σε περίπτωση περισσότερων μέσων μεταφοράς.
- ii. Β. Η δυνατότητα εξυπηρέτησης των επιβατικών και με άλλα μέσα (όπως άλλα πλοία, αεροπλάνα, υδροπλάνα, ελικόπτερα, λεωφορεία αστικών και υπεραστικών).
- iii. Γ. Η ύπαρξη ενιαίου εισιτηρίου για όλη τη διαδρομή του επιβάτη.
- iv. Δ. Η συχνότητα εξυπηρέτησης, ο χρόνος ταξιδιού, η ποιότητα μεταφοράς, η δυνατότητα αντιμετώπισης των καιρικών συνθηκών, η ασφάλεια στο ταξίδι, η αξιοπιστία των δρομολογίων.
- d. Η προκήρυξη για σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας αναφέρεται σε μεταφορικό έργο, το οποίο περιλαμβάνει εξυπηρετήσεις προηγούμενου εδαφίου σε περιορισμούς προς συγκεκριμένα νησιά και λιμένες, σε χρονικές περιόδους εκτέλεσης και σε συχνότητα δρομολογίων.
- e. Οι Εταιρείες του άρθρου 265 του Νέου Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα, όπως κάθε φορά ισχύει, ακόμα και αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 265, έχουν δικαίωμα συμμετοχής είτε μόνες τους είτε σε συνεργασία με άλλες εταιρείες, να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και να αναλάβουν την εκτέλεση του έργου της δημόσιας υπηρεσίας.

- f. Αν από την σύγκριση των στοιχείων της μελέτης σκοπιμότητας της γραμμής, που είχε υποβληθεί κατά την εκδήλωση ενδιαφέροντος και των φορολογικών στοιχείων εισπράξεων και εξόδων εκμετάλλευσης, προκύπτει ζημία ή τέτοιο ελάχιστο κέρδος, που δεν καθιστά επιθυμητή την δραστηριότητα, ιδιαίτερα εν όψει των αναλαμβανομένων επιχειρηματικών κινδύνων, τότε είναι δυνατή η χρηματοδότηση του κόστους παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζεται στο επόμενο εδάφιο.
- g. Εάν από τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης προκύπτει ότι δεν καλύπτεται το κόστος, τότε μπορεί να χρηματοδοτηθεί το μεταφορικό μέσο (δαπάνες κεφαλαίου ή χρηματοοικονομικό κόστος) ή το λειτουργικό κόστος ή το εισιτήριο.
- h. Για την χρηματοδότηση γραμμών δημοσίου συμφέροντος, που υπάγονται στην παρούσα παράγραφο :
- i. Εγγράφεται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ποσό...ετησίως.
- ii. Επιτρέπεται η επιχορήγηση ανώνυμων εταιρειών ΟΤΑ (παράγραφος 3 άρθρου 265 Νέου Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα).
- iii. Επιτρέπεται η χρήση κάθε άλλης πηγής χρηματοδότησης, όπως ορίζεται στις διατάξεις περί ΣΔΙΤ ή σε άλλες διατάξεις.
- iv. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ειδικοί κοινοτικοί ή εθνικοί πόροι για νησιωτικές πολιτικές, όπως και πόροι από όλα τα διαρθρωτικά ταμεία του ΕΤΠΑ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικοί γενικότερων σκοπών (όπως ΘΗΣΕΑΣ).
- i. Στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος η τιμή του εισιτηρίου καθορίζεται από την αρχή του «μεταφορικού ισοδύναμου», σύμφωνα με την οποία η τιμή του ναύλου σε χιλιμετρική βάση είναι ίδια με την τιμή του εισιτηρίου μιας ισοδύναμης σε απόσταση διαδρομής με τρένο που όπως προκύπτει μεσοσταθμικά είναι 0,30 ευρώ/χλμ.».

4)ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

4.1)Ακτοπλοϊκός στόλος

Η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα γίνεται από ένα σύνολο ανεξάρτητων ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το 1993, τουλάχιστον 32 τέτοιες εταιρείες παρείχαν υπηρεσίες. Η πλέον σημαντική διαφοροποίηση των εταιρειών αυτών είναι μεταξύ ιδιωτικών και εταιρειών «λαϊκής βάσης». Οι τελευταίες δημιουργήθηκαν με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων συγκεκριμένων νησιών (όπως ANEK και Μινωϊκές Γραμμές για την Κρήτη, ΝΕ Λέσβου για τη Λέσβο, Δωδεκανησιακή ANE για τη Δωδεκάνησο). Η λειτουργία των εταιρειών αυτών δεν στηρίζεται αναγκαστικά στα ίδια κριτήρια με εκείνα των άλλων (ιδιωτικών)εταιρειών. Έτσι, κριτήρια με βάρος τον κοινωνικό/δημόσιο χαρακτήρα της παροχής υπηρεσίας στους πληθυσμούς της περιφέρειας της Ελλάδας είναι πιθανώς περισσότερο σημαντικά για τις εταιρείες αυτές. Παρόλη βέβαια την πιθανή διαφοροποίηση με βάση τα ως άνω κριτήρια, οι ναύλοι που χρεώνουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης υπόκεινται ακριβώς στο ίδιο ναυολόγιο με αυτούς που χρεώνουν οι άλλες (ιδιωτικές) εταιρείες.

Η ανάλυση του στόλου των συμβατικών Ε/Γ – Ο/Γ τα διακρίνει σε δύο κατηγορίες:

- b) Πλοία άνω των 1000 κόρων (GRT)
- c) Πλοία μέχρι 1000 κόρους

Πλοία άνω των 1000 GRT(μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ). Το όριο των 1000 κόρων είναι καταρχήν τεχνητό. Όμως, αποτελεί ένα λογικό διαχωριστικό όριο μεταξύ των μεγάλων πλοίων και των μικρών. Στατιστική ανάλυση 104 τέτοιων πλοίων καταλήγει στα εξής συμπεράσματα (διασταύρωση στοιχείων YEN με στοιχεία Lloyds Register, 1992):

- A. Η κατανομή χωρητικότητας (σε GRT) είναι αρκετά ευρεία , με μέση τιμή περί τους 4.000 κόρους, και μέγιστη τιμή 38.000 κόρων. Εφιστάται εδώ η προσοχή διότι το μέγεθος της χωρητικότητας το 1993 υπολογιζόταν διαφορετικά σύμφωνα με τους Ελληνικούς κανονισμούς από ότι σύμφωνα με τους διεθνείς (που τότε ίσχυαν μόνο για

πλοία γραμμών εξωτερικού). Σαν αποτέλεσμα, δύο κατά τα άλλα όμοια πλοία μπορεί να εμφανίζουν διαφορετική χωρητικότητα.

- B. Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος (τουλάχιστον τα Ε/Γ-Ο/Γ) είναι αρκετά γερασμένος. Η μέση ηλικία (1992) ανέρχεται περίπου σε 25 έτη, ενώ υπάρχει ένα σκάφος με ηλικία άνω των 50 ετών. Σημειώνεται εδώ ότι η μέση ηλικία του στόλου το 1988 ήταν περί τα 21 έτη, το οποίο σημαίνει ότι παρόλο το ότι ο στόλος ανανεώθηκε από το 1988 μέχρι το 1992, ουσιαστικά δεν εκσυγχρονίσθηκε, άπαξ και η μέση ηλικία του αυξήθηκε και αυτή ισόποσα κατά περίπου 4 χρόνια. Εκτός ειδικών εξαιρέσεων το όριο ηλικίας για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι τα 35 έτη, συνεπώς εντός της επόμενης δεκαετίας ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου (της τάξεως 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί.

Πλοία κάτω των 1000 GRT. Σημειώνεται εδώ ότι πλοία με χωρητικότητα κάτω των 1000 GRT δεν κατεγράφησαν. Εξαιρουμένων των τουριστικών, το 1993 οι πίνακες του ΥΕΝ (Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) περιελάμβαναν 276 τέτοια πλοία, καταμεμημένα στις εξής κατηγορίες: Επιβατηγά-οχηματαγωγά και πορθμεία μικρομεσαίου μεγέθους. Συμβατικά μικρά επιβατηγά (69). Υδροπτέρυγα (52). Catamaran (3). Διάφορα άλλα (3).

Συγκεντρωτικά ποσοτικά στοιχεία για τα ανωτέρω πλοία είναι τα εξής:

- A. Η κατανομή της χωρητικότητας (GRT) έχει μέση τιμή 380 κόρους. Το 85% των πλοίων έχουν χωρητικότητα κάτω από 600 κόρους. Η μέση χωρητικότητα των πλοίων της νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και catamaran) είναι περί τους 150 κόρους.
- B. Η κατανομή της ηλικίας του στόλου είναι παρόμοια με αυτή των πλοίων άνω των 1000 GRT. Η μέση ηλικία είναι πάλι περίπου 25 έτη, αλλά 32 πλοία είναι άνω των 35 ετών και 11 πλοία είναι άνω των 50 ετών.
- C. Η κατανομή της ηλικίας των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι κάπως ευνοϊκότερη, με μέσο όρο τα 15 έτη, και μέγιστη ηλικία τα 23. Ο μέσος όρος αυτός αφορά κυρίως τα υδροπτέρυγα, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια αιτία γήρανσης του στόλου των μικρομεσαίων επιβατηγών είναι η μεγάλη ηλικία των

υπόλοιπων πλοίων (πορθμείων, μικρών οχηματαγωγών και συμβατικών επιβατηγών). Πράγματι, με μέση ηλικία τα 28 έτη, ο στόλος των πλοίων αυτών είναι σε χειρότερη κατάσταση ακόμη και από αυτή των μεγάλων Ε/Γ-Ο/Γ από πλευράς εκσυγχρονισμού.

Εάν η κακή ηλικιακή δομή του επιβατηγού στόλου προκαλεί ανησυχίες, η κατάσταση του στόλου των μικρών φορτηγών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές εντός Ελλάδας είναι ακόμη χειρότερη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για 360 πλοία γενικού φορτίου μεταξύ 100 και 500 κόρων (η πολυπληθέστερη κατηγορία τέτοιου τύπου πλοίων) η μέση ηλικία είναι ακόμη πιο μεγάλη (35 έτη). Η κατηγορία αυτή των πλοίων είναι αδιαμφισβήτητα η πιο γηραλέα του όλου στόλου, με την πλέον συνηή ηλικία μεταξύ των 40 και 50 ετών (72 πλοία), με περί τα 190 πλοία άνω των 35 ετών, και με περί τα 50 πλοία άνω των 50 ετών.

Στοιχεία κίνησης : Το 1990, η συνολική κίνηση των επιβατών εντός του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος ήταν περίπου 12 εκατομμύρια μετακινήσεις. Συγκριτικά, το 1964 η κίνηση αυτή ήταν μόλις 3 εκατομμύρια μετακινήσεις, δηλαδή στη διάρκεια των 26 αυτών ετών η επιβατική κίνηση τετραπλασιάστηκε. Με εξαιρέσεις τα έτη 1974, 1982 και 1983, στα οποία σημειώθηκε μείωση της κίνησης, σε όλα τα υπόλοιπα έτη η πορεία ήταν ανοδική, με μέσο ρυθμό αύξησης 5,4% το χρόνο. Η τάξη μεγέθους της ως άνω κίνησης τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοία στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Η πρώτη σε κίνηση γραμμή είναι η γραμμή του Αργοσαρωνικού, με υπερδιπλάσια κίνηση από τη γραμμή Πειραιά- Κρήτης. Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, παρατηρείται μια γενική αυξητική τάση σε όλες τις γραμμές, πλην των γραμμών Πειραιά-Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσου-Ν.Αιγαίου-Καβάλας και Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου, στις οποίες παρατηρείται μείωση. Την μεγαλύτερη αύξηση στο διάστημα 1980-1991 παρουσιάζει η γραμμή Βόλου-Ευβοίας-Βορείων Σποράδων, ενώ τη μεγαλύτερη μείωση στο ίδιο διάστημα παρουσιάζει η γραμμή Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου. Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι στη γραμμή Βόλου-Σποράδων-Αγ.Κωνσταντίνου έχει σημειωθεί μείωση των αναχωρήσεων Ε/Γ-Ο/Γ κατά 19%

μεταξύ των ετών 1982 και 1992. Το γεγονός της μεγάλης αύξησης της κίνησης στη γραμμή αυτή με παράλληλη μείωση των αναχωρήσεων εξηγείται από τη μαζική εισαγωγή των υδροπτερυγών στην γεωγραφική αυτή περιοχή την τελευταία δεκαετία. Αυτό είχε δύο κύρια αποτελέσματα: Πρώτον, την απώλεια ζήτησης για μεταφορά με συμβατικά σκάφη, και δεύτερον την δημιουργία σημαντικής νέας ζήτησης για τα σκάφη της νέας τεχνολογίας. Η εποχικότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της επιβατικής κίνησης. Ο βαθμός εποχικότητας ποικίλλει ανά γραμμή.

4.2 Το κατάλληλο πλοίο

Η επιλογή του βέλτιστου πλοίου ή δυνατότητες συνδυασμού τύπων πλοίων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες κάθε κατηγορίας πλόων και οι βασικές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει αυτά να πληρούν, κρίνεται πλέον ως στρατηγικής σημασίας και για το σκοπό αυτό θα αναλυθούν παρακάτω τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα διαφόρων τύπων σκαφών τα οποία και θα ταξινομηθούν βάσει των χαρακτηριστικών τους. Επιλέγονται οι τύποι σκαφών που ανταποκρίνονται ικανοποιητικά στις συνθήκες (φορτίων, κυματικές, λιμενικές κ.λπ.) για κάθε κατηγορία πλόων.

Στους παρακάτω Πίνακες δίδονται τα βασικά χαρακτηριστικά δύο τύπων σκαφών, τα οποία δύναται να δρομολογηθούν σε βασικές γεωγραφικές περιοχές της χώρας, με δρομολογήσεις βασικού συγκοινωνιακού κορμού και δευτερευουσών ανταποκρίσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι :ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ CATAMARAN

Μήκος (m) 40.0 — 95.0
Πλάτος (m) 10.0 — 24.0
Βύθισμα (m) 1.4 — 3.8
Κοίλο (m) 4.0 — 6.5
Ιπποδύναμη Κύριων μηχανών (MW) 4.0 — 28.0
Εκτόπισμα (tons) 200 — 1100
Ταχύτητα (Knots) 32 — 45
Επιβάτες 230 — 1000
Αυτοκίνητα 50 — 200
Πηγή: Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ :ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ

Μήκος (m) 27.0 — 35.0
Πλάτος (m) 9.5 — 12.0
Βύθισμα (m) 3.6 — 5.0
Κοίλο (m) —
Ιπποδύναμη Κύριων μηχανών (MW) 1.6 — 9.0
Εκτόπισμα (tons) 60 — 150
Ταχύτητα (Knots) 30 — 45
Επιβάτες 100 — 400
Πηγή: Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν.

Το βασικό κίνητρο για την εμπορική ανάπτυξη των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι η παροχή γρηγορότερων και πιο άνετων πλοίων για τη μεταφορά επιβατών και αυτοκινήτων. Σημαντικό επίσης γεγονός αποτελεί η αύξηση της χρήσης των γενικότερα πιο ευσταθών πλοίων τύπου πολλαπλής γάστρας. Τα πλοία νέας τεχνολογίας υψηλών ταχυτήτων, έφεραν σημαντικές ανακατατάξεις στη ναυπηγική βιομηχανία προσφέροντας ένα σύνολο νέων ευκαιριών και αναδεικνύοντας τα Ε/Γ-Ο/Γ Υψηλής Ταχύτητας σε ζωτικό συστατικό της διεθνούς βιομηχανίας μεταφορών.

Οι βέλτιστοι τύποι πλοίων, ανά κατηγορία πλοίων, για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών, ξεχωρίζουν οι εξής τύποι πλοίων:

ι. Συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Μονής Γάστρας (Monohulls) Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 25 και 30 Knots) (Passenger/Car HS Ferry). Είναι γενικά γρήγορα πλοία μεγάλων χωρητικότητας, κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού και κατ' επέκταση των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση και κατάλληλη λιμενική υποδομή για την προσόρμιση των πλοίων.

ii. Ολισθαίνοντα Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Μονής Γάστρας (Monohulls) Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 30 και 37 Knots) (High-Speed Crafts). Είναι πιο γρήγορα πλοία από την προηγούμενη κατηγορία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα, επίσης κατάλληλα για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (σε μικρότερους χρόνους) και των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Επίσης και σε αυτή την περίπτωση η λιμενική υποδομή πρέπει να είναι κατάλληλη για την προσδόρμιση αυτών των πλοίων.

iii. Συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Καταμαράν Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 33 και 40 Knots). Είναι επίσης γρήγορα πλοία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα. Προσφέρουν μια σειρά πλεονεκτημάτων τα οποία έγκεινται στη μεγάλη μεταφορική τους ικανότητα, τους μεγάλους χώρους γκαράζ, καθώς και στους άνετους χώρους επιβατών. Τα αναφερόμενα προτερήματα σε συνδυασμό με την υψηλή ταχύτητα, τη δυνατότητα για ταχείς ελιγμούς, απρόσκοπτη φορτοεκφόρτωση (εκτέλεση περισσότερων δρομολογίων) και την καλή συμπεριφορά του στους κυματισμούς καθιστούν αυτό τον τύπο σκάφους ως τον καταλληλότερο για την εξυπηρέτηση δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού κατηγορίας «Β», όπως επίσης και για την εξυπηρέτηση δρομολογίων δευτερευουσών ανταποκρίσεων. Μικρότερα Ε/Γ-Ο/Γ Καταμαράν είναι κατάλληλα για την εξυπηρέτηση δρομολογίων που εντάσσονται στις κατηγορίες πλοίων «Γ» και «Δ».

iv. Συμβατικά Υδροπτερυγα Ε/Γ Πλοία Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 32 και 36 Knots). Τα συμβατικά Υδροπτερυγα είναι συνήθως μικρής χωρητικότητας πλοία, κατάλληλα για να μεταφέρουν μόνο επιβάτες. Ενδείκνυται για την τακτική επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στις κατηγορίες πλοίων «Γ» και «Δ».

v. Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Ανοικτού Τύπου («Παντόφλες») - ταχύτητες μεταξύ 10 και 12 Knots). Είναι αργά πλοία μικρής χωρητικότητας αλλά διαθέτουν μεγάλη ευελιξία και έχουν ελάχιστες απαιτήσεις σε λιμενική υποδομή. Ενδείκνυται κυρίως για την τακτική εμπορική κίνηση και μερικώς για την επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στην κατηγορία πλοίων «Δ».

Ανακεφαλαιώνοντας τα αναφερόμενα ως προς τον ορισμό του κατάλληλου πλοίου, προκειμένου για τα είδη δρομολογιακών πλόων στα πλαίσια του εθνικού δικτύου θαλασσιών συγκοινωνιών, καταρχήν συμπεραίνεται ότι τα σύγχρονα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μονής γάστρας (Monohulls) υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 25 και 30 Knots) (Passenger/Car HS Ferry) είναι γενικά γρήγορα πλοία μεγάλων χωρητικοτήτων, κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού και κατ' επέκταση των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Προσφέρουν τον υψηλότερο δείκτη ασφάλειας καθώς κάνουν χρήση σχεδόν όλων των νέων τεχνολογικών εξελίξεων στο τομέα της ασφάλειας πέρα από τη απλή συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς. Ακόμη είναι πολυτελή και άνετα πλοία μετατρέποντας το κάθε ταξίδι τους σε μια μικρή κρουαζιέρα. Φυσικά η προσόρμιση αυτών των πλοίων απαιτεί κατάλληλη λιμενική υποδομή. Επιπροσθέτως, διαφαίνεται πως είναι ο καταλληλότερος τύπος πλοίου για την κάλυψη των μακρινών κυρίως δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού, δηλαδή, Πειραιάς – Κρήτη, Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Μυτιλήνη – Χίος σε χρόνους έως και 25% μικρότερους από αυτούς που απαιτούνται από τα παλαιότερα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Όσον αφορά στα Ολισθαίνοντα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μονής γάστρας (Monohulls) υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 30 και 37 Knots) (High-Speed Crafts) είναι πιο γρήγορα πλοία από αυτά της προηγούμενης κατηγορίας, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα, επίσης κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (σε μικρότερους χρόνους) και των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Προσφέρουν, και αυτά τα πλοία, τον υψηλότερο δείκτη ασφάλειας καθώς είναι ιδιαίτερα προηγμένα τεχνολογικά. Επίσης και σε αυτή την περίπτωση η λιμενική υποδομή πρέπει να είναι κατάλληλη για την προσόρμιση αυτού του τύπου πλοίων. Με τις υψηλές ταχύτητες που επιτυγχάνουν μπορούν να μειώσουν το χρόνο των δρομολογίων έως και 50%. Ωστόσο, το λειτουργικό τους κόστος είναι ιδιαίτερα αυξημένο εξαιτίας των μεγάλων υποδυνάμεων που χρησιμοποιούν προκειμένου να επιτύχουν αυτές τις ταχύτητες. Επομένως, γίνεται σαφές ότι ο καταλληλότερος χώρος δραστηριοποίησης των πλοίων αυτής της κατηγορίας είναι και πάλι τα μακρινά δρομολόγια του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (Πειραιάς – Κρήτη, Πειραιάς-

Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Μυτιλήνη – Χίος) έτσι ώστε το αυξημένο λειτουργικό κόστος τους, το οποίο θα επιβαρύνει τον επιβάτη, να αντισταθμίζεται από το κέρδος σε χρόνο ταξιδιού. Φυσικά, τίποτα δεν αποκλείει την δραστηριοποίηση αυτών των πλοίων και σε μικρότερες διαδρομές εφόσον αυτό αποδεικνύεται να συμφέρει από πλευράς συχνότητας δρομολογίων και πυκνότητας επιβατικού κοινού.

Σχετικά με τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Καταμαράν υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 33 και 40 Knots) είναι επίσης γρήγορα πλοία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα. Πρόκειται ίσως, για τον ιδανικότερο τύπο πλοίου όσον αφορά στην εξυπηρέτηση δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού, που εντάσσονται στη κατηγορία πλόων «Β» και στην εξυπηρέτηση δρομολογίων των δευτερευουσών ανταποκρίσεων. Τα σκάφη αυτά μαζί με τα Ε/Γ-Υ/Γ, θα έχουν ρόλο «κλειδί» σε ένα μελλοντικό ενδεχόμενο «hub and spoke» σύστημα ακτοπλοϊκού δικτύου.

Τα συμβατικά Υδροπτερυγα Ε/Γ Πλοία υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 32 και 36 Knots) είναι συνήθως μικρής χωρητικότητας πλοία, κατάλληλα για να μεταφέρουν μόνο επιβάτες και ως εκ τούτου ενδείκνυται για την τακτική επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων – κοντινών αποστάσεων, «καιρού επιτρέποντος».

Τέλος, τα Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Άνοιχτού Τύπου («Παντόφλες») - ταχύτητες μεταξύ 10 και 12 Knots) είναι αργά πλοία μικρής χωρητικότητας αλλά διαθέτουν μεγάλη ευελιξία και έχουν ελάχιστες απαιτήσεις σε λιμενική υποδομή. Ενδείκνυται κυρίως για την τακτική εμπορική κίνηση και μερικώς για την επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στη κατηγορία πλόων «Δ», όπως είναι οι πορθμειακές συνδέσεις. Αρνητικό σημείο η απαγόρευση πλόων τους στα 7 Bf.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία σύντομη αναφορά στο μέτρο της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών φαινόμενο που συναντάται συχνά στα ελληνικά πελάγη επηρεάζοντας τη συγκοινωνία των νησιών. Το μέτρο αυτό πρωτοεμφανίστηκε το 1975 ως συνέπεια του τραγικού ναυαγίου του οχηματαγωγού «ΗΡΑΚΛΕΙΟ». Για την εποχή εκείνη κρίνεται δικαιολογημένο λαμβάνοντας υπόψη άλλωστε και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών πλοίων (μικρά, μονέλικά, μικρή ταχύτητα). Ενδεχομένως, η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών επικρατουσών καιρικών συνθηκών θα πρέπει να αναθεωρηθεί, μιας και η ταχύτητα του ανέμου δεν

αποτελεί το μοναδικό κριτήριο δεδομένου ότι δεν καθορίζει πάντα την κατάσταση της θάλασσας. Επομένως τα αναθεωρημένα μέτρα που θα ληφθούν, θα πρέπει να συμβαδίζουν τόσο με τις σύγχρονες απαιτήσεις των σκαφών αλλά και με σχετικές μελέτες που είναι απαραίτητο να εκπονηθούν για το λόγο αυτό και θα εκφράσουν μια τεκμηριωμένη άποψη σχετικά με τους όρους απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες λόγω δυσμενών καιρικών φαινομένων.

4.3 Δυσλειτουργίες και προβλήματα ακτοπλοϊκού συστήματος

1. Στόλος: Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ –Ο/Γ, και παρά την εξαιρετικά ευνοϊκή φορολογική νομοθεσία ως κύρια αιτία γήρανσης του στόλου προβάλλεται ο από κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά αποκλείουν κάθε δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση επιβίωσης παρουσιάζεται η λύση της μετασκευής.
2. Λιμενική υποδομή. Η παρούσα λιμενική υποδομή του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος έχει άμεση ανάγκη αναβάθμισης. Υπάρχουν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς διεκπεραίωσης της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης, αλλά και από πλευράς της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες και τα οχήματα που διακινούνται μέσω των λιμανιών αυτών. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αποβάθρες και τη γύρω περιοχή του λιμανιού, αδυναμία εξυπηρέτησης δύο ή περισσότερων ταυτόχρονων αφίξεων πλοίων σε πολλά νησιά, και κακές υπηρεσίες διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα, ιδίως κατά τη διάρκεια της νύχτας.
3. Δομή δικτύου. Η ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου (με κέντρο τον Πειραιά) είναι αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Παρόλες τις μεγάλες αλλαγές που έχουν συντελεσθεί τα τελευταία 20-30 χρόνια από πλευράς μεγέθους και τεχνολογίας πλοίων, η δομή του δικτύου είναι ουσιαστικά η ίδια όπως και τότε. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το ακτοπλοϊκό δίκτυο

προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ότι είναι σήμερα , καθόσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (Σύρος) από ότι είναι τώρα.

4. Ποιότητα υπηρεσιών. Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητο του, λίγο λαμβάνεται υπόψη.
5. Θεσμικό πλαίσιο. Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοΐα καταλήγει στην προφανή διαπίστωση ότι αυτό είναι εξαιρετικά περίπλοκο. Η περιπλοκότητα αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την δυσκινησία ακριβώς εκείνων των διαδικασιών οι οποίες είναι απαραίτητο να είναι απλές και ευέλικτες για να μπορέσει να λειτουργήσει το σύστημα αποδοτικά.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Όπως έδειξε η προηγηθείσα ανάλυση, οι ιδιαιτερότητες, οι περιορισμοί και οι δυνατότητες του νησιωτικού χώρου επιβάλλουν τη διαμόρφωση και εφαρμογή μιας ειδικά προσαρμοσμένης Στρατηγικής Περιφερειακής Ανάπτυξης, που πρέπει να συνδυάζει:

- Την **Εξωγενή Ανάπτυξη**, μέσω του Εθνικού και Περιφερειακού Αναπτυξιακού Σχεδιασμού και παρεμβάσεις για την ανάδειξη Αξόνων, Πόλων και Κέντρων Ανάπτυξης του νησιωτικού χώρου, την ενίσχυση των επιχειρηματικών, τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, την κλαδική πολιτική, την υγεία και την εκπαίδευση, την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία κλίματος ασφάλειας.
- Την **Ενδογενή – Τοπική Ανάπτυξη**, μέσω ενός από τη βάση, σε επίπεδο μικροπεριφέρειας προγραμματισμού, σχεδιασμού και παρεμβάσεις για την οργάνωση Τοπικών Παραγωγικών Συστημάτων, με όλες τις απαιτούμενες μεταβολές στην οργάνωση, στη συνέργια και στη δικτύωση των επιχειρήσεων.

Βασικές προϋποθέσεις για την αποτελεσματική εφαρμογή αυτής της στρατηγικής είναι: η ενεργοποίηση των τοπικών φορέων και της τοπικής επιχειρηματικότητας στο πλαίσιο μιας **Τοπικής Δημόσιας Αναπτυξιακής Δράσης** σε κάθε Μικροπεριφέρεια Προγραμματισμού, η δημιουργία επιχειρηματικού κλίματος και η ενίσχυση της κοινωνικής συναίνεσης στην αναπτυξιακή προσπάθεια. Παράλληλα, απαιτείται η αξιοποίηση της προσαρμοσμένης τεχνολογίας και της καινοτομίας, καθώς και η δρομολόγηση των απαραίτητων οργανωτικών μεταβολών στην τοπική επιχειρηματική δραστηριότητα και η προώθηση της ευρύτερης συνέργιας και δικτύωσης των δομών (Τοπικών Παραγωγικών Συστημάτων-Συστημάτων Δημιουργικού Περιβάλλοντος) της τοπικής ανάπτυξης.

Ο Περιφερειακός Προγραμματισμός είναι το μέσο για την υλοποίηση της στρατηγικής. Στην Ελλάδα, στο προγραμματικό πλαίσιο της περιόδου 2000-2006 προωθούνται στρατηγικές για την τοπική ανάπτυξη, με το σχεδιασμό προγραμμάτων

και δράσεων που κατευθύνονται προς το τοπικό επίπεδο, με στενή συνεργασία της κεντρικής διοίκησης με τις περιφερειακές, νομαρχιακές και τοπικές αρχές και τους κοινωνικούς και συλλογικούς φορείς (Παπαδασκαλόπουλος και Χριστοφάκης, 2002).

Η διαδικασία της «εκ των άνω» ανάπτυξης μπορεί να προωθηθεί μέσω των υφιστάμενων Περιφερειών Προγραμματισμού (επίπεδο NUTS II). Η ενεργοποίηση της τοπικής ανάπτυξης απαιτεί την οριοθέτηση Μικροπεριφερειών Προγραμματισμού και τη διαμόρφωση ενιαίου συστήματος προγραμματικής δικαιοδοσίας που απαιτείται για την εφαρμογή τοπικών αναπτυξιακών προγραμμάτων. Πέρα από την οριοθέτηση Μικροπεριφερειών Προγραμματισμού, κρίνεται αναγκαία και η λειτουργική ενσωμάτωση στον περιφερειακό σχεδιασμό των προγραμμάτων και των δομών της τοπικής ανάπτυξης. Τα τοπικά προγράμματα θα πρέπει να ενταχθούν θεσμικά στο συνολικό περιφερειακό σχεδιασμό και να συνοδεύονται από την αντίστοιχη ενότητα προγραμματικής δικαιοδοσίας στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, που θα τους επιτρέπει τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, εφαρμογή, παρακολούθηση και διαχείριση των προγραμμάτων (Χριστοφάκης, 2001). Παράλληλα, θα πρέπει να προσαρμοσθεί στα παραπάνω και το Σύστημα Στατιστικής Πληροφόρησης, με τρόπο ώστε να εξυπηρετεί τις πραγματικές ανάγκες του προγραμματισμού του νησιωτικού χώρου, τόσο στο στάδιο της οριοθέτησης των μικροπεριφερειών προγραμματισμού, όσο και στο στάδιο της διαμόρφωσης και εφαρμογής των τοπικών αναπτυξιακών προγραμμάτων σε επίπεδο νησιού ή μικρού νησιωτικού συμπλέγματος. Για την επίτευξη του στόχου αυτού προτείνονται πέντε σχετικές παρεμβάσεις (CE, 2003):

1. Απογραφή και παρουσίαση όλων των νησιωτικών εδαφών.
2. Δημιουργία ενός Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών, το οποίο θα παρουσιάζει το σύνολο των στατιστικών και χαρτογραφικών δεδομένων του νησιωτικού χώρου.
3. Καταγραφή του συνόλου των θεσμικών μέτρων που αφορούν το νησιωτικό χώρο.
4. Καταγραφή και ανάλυση των αναπτυξιακών πολιτικών και προγραμμάτων για το νησιωτικό χώρο σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

5. Εμβάθυνση της διερεύνησης του νησιωτικού χώρου και δημιουργία ενός συστήματος εξειδικευμένων δεικτών.

Έτσι, θα καταστεί εφικτή η υλοποίηση της συνδυασμένης στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης, που περιγράφηκε και η οποία εμπεριέχει τόσο τα στοιχεία της «από τη βάση» ανάπτυξης, όσο και τα στοιχεία της «εκ των άνω» ανάπτυξης. Το τοπικό επίπεδο σχεδιασμού - προγραμματισμού, θα είναι λειτουργικά ενταγμένο στο αντίστοιχο πλαίσιο περιφερειακού και εθνικού επιπέδου σχεδιασμού - προγραμματισμού («εκ των άνω» ανάπτυξη) και ειδικότερα θα εντάσσεται στη χάραξη της Στρατηγικής, στο Σχεδιασμό, στον Προγραμματισμό, στη Διαχείριση των Προγραμμάτων, στις διαδικασίες Χρηματοδότησης, στην Αξιολόγηση και στον Έλεγχο της αναπτυξιακής προσπάθειας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

ΒΙΒΛΙΑ

- 1) ΑΡΧΟΝΤΑΚΗΣ Κ. - ΒΑΒΟΥΡΑΣ Ι., «*Η Σύγχρονη Λαϊκή Εταιρεία: Οι Επιδόσεις της στην Ακτοπλοΐα*», Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα 1997.
- 2) ΒΛΑΧΟΣ Γ. «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2000.
- 3) ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε.-ΒΛΑΧΟΣ Γ. «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις I&J HELLAS, Πειραιάς 2003.
- 4) ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε. «*Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*», Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2001.
- 5) ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε. «*Ο τομέας των Μεταφορών & οι συνδασμένες εμπορευματικές μεταφορές*», Εκδόσεις ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΤΙΚΗ Α.Ε., Πειραιάς 2002.
- 6) Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ευστρ., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ερν.(2007) «*Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά*»
- 7) ΠΑΛΛΗΣ Α.-ΧΛΩΜΟΥΔΗΣ Κ. «*Προς μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική*», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ, Αθήνα 2001.

ΜΕΛΕΤΕΣ

- 1) Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης - Ινστιτούτο Μεταφορών «*Μελέτη Διαμόρφωσης Τεχνικών και Λειτουργικών Προδιαγραφών προμήθειας σύγχρονων πλοίων και εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στις άγονες γραμμές του Αιγαίου Πελάγους*», Υπουργείο Αιγαίου, Σεπτέμβριος 2003.
- 2) Πρακτικά Ημερίδας με θέμα «*Οι μεταφορές στις Άγονες Γραμμές του Αιγαίου: Προοπτικές για μια οριστική αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων*» Υπουργείο Αιγαίου , Νοέμβριος 2003
- 3) Δουβής Ευθύμιος (2006). «*Οι Θαλάσσιες Συγκοινωνίες και οι Άγονες Γραμμές: Ένα Πρόβλημα το οποίο αναζητά την καλύτερη λύση μεταξύ δημόσιου συμφέροντος και βέλτιστης παρεχόμενης ποιότητα στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της Ελλάδας*». Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΑΡΘΡΑ - ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ- ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Εφημερίδα ΕΞΠΡΕΣ
- Εφημερίδα ΚΕΡΔΟΣ
- Οικονομική και Επιχειρηματική Εφημερίδα Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
- Περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Ακτοπλοΐα 2002 - 2003: Συνοπτική παρουσίαση του νέου πλαισίου των θαλασσίων ενδομεταφορών*», Νοέμβριος 2002
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Ελληνική Ναυτιλία 2004-2008 - Πλαίσιο Διαλόγου*», Νοέμβριος 2003

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

- Νόμος 2932/2001 (ΦΕΚ. 145/Α')
- Κανονισμός της Ε.Ε. 2408/92
- Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 3577/92
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Π.Δ. 852/1976 (ΦΕΚ 312/Α/1976)
'Περί απαγορεύσεως απόπλου σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών' και 'Εγχειρίδιο ασφάλειας ναυσιπλοΐας' αρ. 9 της ΔΕΕΠ: 'Ενέργειες λιμενικών αρχών σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών'.

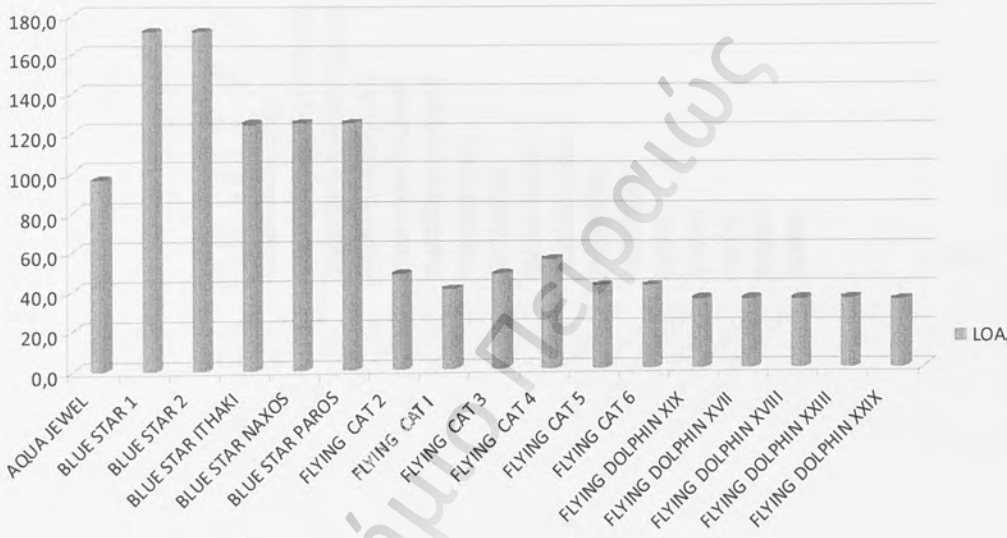
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- *Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας*
- *ΕΟΤ*
- *Ιστοσελίδα www.et.gr*

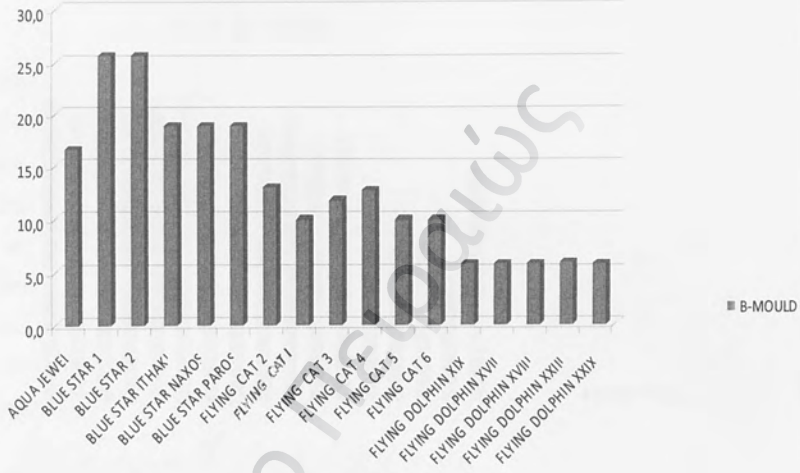
- *Ιστοσελίδα www.parliament.gr*
- *Ιστοσελίδα Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (www.stat.gr)*
- *Ιστοσελίδα Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (www.yrai.gr)*
- *Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)*
- *Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας*

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

LOA

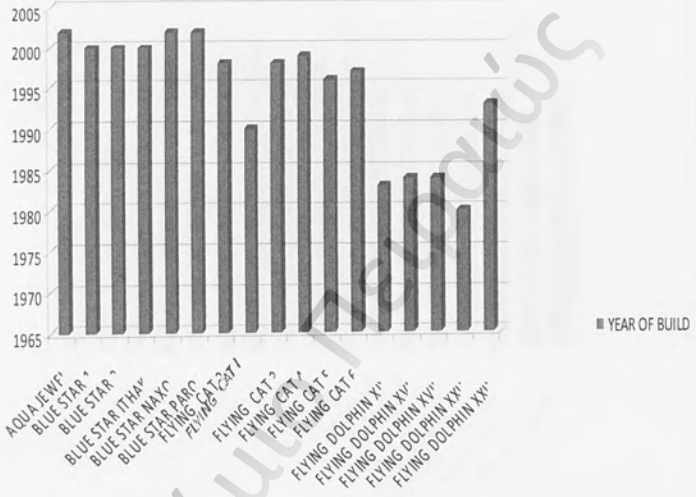


B-MOULD

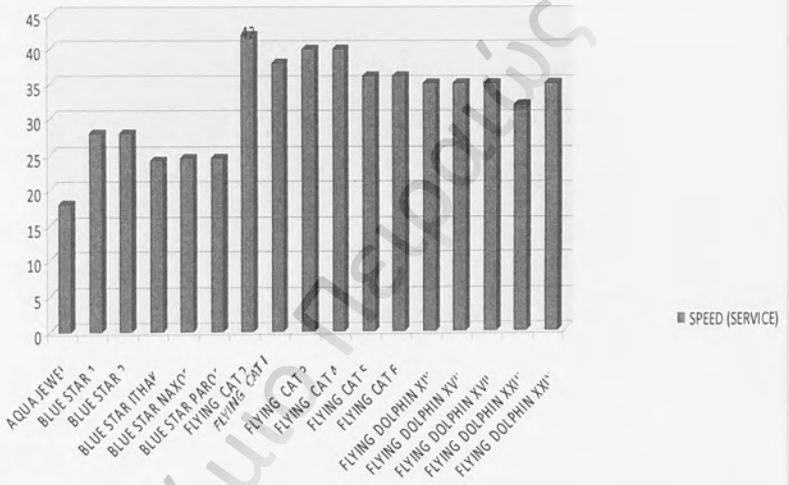


Πανεπιστήμιο Πατρών

YEAR OF BUILD



SPEED (SERVICE)



Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης