

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Απελευθέρωση Ακτοπλοΐας και οι Άγονες Γραμμές του Αιγαίου: Θεσμικές, Κοινωνικές, Οικονομικές Όψεις του Προβλήματος»

Μυρσίνη Βασιλοπούλου

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 2011

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικό, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήρης
- Παζαρζής Μιχάλης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Σκοπός της ανά χείρας μελέτης είναι να αναδειχθούν, από μία ίσως πιο δημοσιογραφική σκοπιά τα χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και κατ' επέκταση να επιχειρηθεί η διαμόρφωση μιας ενδεχομένως νέας εικόνας του κλάδου.

Με αφετηρία την εξέταση των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών της ελληνικής ακτοπλοΐας και των θεσμών που την πλαισιώνουν, θα αποπειραθώ την αποτίμηση της απελευθέρωσης και της μετάβασης του κλάδου σε νέο θεωρητικά πλαίσιο. Κατόπιν, συμπεριλαμβάνοντας στην έρευνα και την ειδικότερη περίπτωση των άγονων γραμμών, θα παρατεθεί η καταγραφή και η αξιολόγηση των εξελίξεων στις οποίες οδήγησε η πρόσφατη αλλαγή «πλεύσης» στον εν λόγω τομέα. Τέλος, διερευνώνται οι προοπτικές προς ανάπτυξιν της ελληνικής ακτοπλοΐας τόσο ως επιχειρηματικός κλάδος όσο και ως ζωτικής σημασίας παράμετρος για τη συνοχή της νησιωτικής και όχι μόνο χώρας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Γιώργο Σαμώτη, για τη βοήθεια και την ευγενική του συμπαράσταση καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ.1
-----------------------	-------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

1.1 Γενικές παρατηρήσεις.....	σελ.3
1.2 Στόλος πλοίων.....	σελ.5
1.3 Λιμενική υποδομή.....	σελ.8
1.4 Στοιχεία Κίνησης.....	σελ.8
1.5 Δομή δικτύου.....	σελ.11
1.6 Ποιότητα υπηρεσιών.....	σελ.11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ – Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

2.1 Θεσμικό πλαίσιο.....	σελ.12
2.2 Διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς.....	σελ.16
2.3 Αποτίμηση της μετάβασης στην απελευθέρωση.....	σελ.20
2.4 Δυσλειτουργίες και προβλήματα.....	σελ.25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ – ΑΛΛΑΓΕΣ «ΠΛΕΥΣΗΣ»

3.1 Προς ένα νέο θεσμικό πλαίσιο.....	σελ.28
3.2 Προοπτική.....	σελ.30
3.3 Συγχωνεύσεις και ο ρόλος τους.....	σελ.35
3.4 Η περίπτωση της Marfin: το μεγάλο Deal.....	σελ.37
3.5 Τραπεζικά δάνεια.....	σελ.38
3.6 Προοπτικές.....	σελ.39
3.7 Τα θετικά στοιχεία του κλάδου.....	σελ.41
3.8 Εκσυγχρονισμός.....	σελ.43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ – Η ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

4.1 Το θεσμικό πλαίσιο.....	σελ.45
4.2 Οι σχετικές θέσεις της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ).....	σελ.47
4.3 Λύσεις στο πρόβλημα με τις άγονες γραμμές.....	σελ.48
4.4 Προτάσεις για την αγορά και τον ανταγωνισμό.....	σελ.54
Συμπεράσματα.....	σελ.56
Βιβλιογραφία.....	σελ.62

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας με τις πολλαπλές λεγόμενες **άγονες γραμμές** καθιστά την ακτοπλοΐας κομβικό παράγοντα στη συνοχή της χώρας. Ως εκ τούτου, η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει πολλάκις αποτελέσει αντικείμενο έρευνας και κριτικής.

Ο Κανονισμός που ορίζεται ως προνόμιο **ακτοπλοΐας**, γνωστός και ως **cabotage**, που μέχρι πρότινος περιόριζε το δικαίωμα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών αποκλειστικά στα υπό ελληνική σημαία πλοία προσφάτως άρθηκε με αμφιλεγόμενες συνέπειες, καθώς η μετάβαση στο καθεστώς της απελευθέρωσης επιβάλλει και τη ρύθμιση των αντιτιθέμενων συμφερόντων, του επιχειρησιακού και του δημόσιου. Η ανάγκη για συνοχή της χώρας που διατήρησε μεγάλο μέρος του **κρατικού παρεμβατισμού** σε συνδυασμό με τον εφησυχασμό των Ελλήνων πλοιοκτητών στην προ άρσης του cabotage κατάσταση οδήγησε σταδιακά σε αναταραχές που αφενός μεν υποσκάπτουν την ανάπτυξη του **ελευθέρου ανταγωνισμού**, αφετέρου δε παρεμποδίζουν την προσφορά πραγματικά αξιόλογων θαλάσσιων ενδομεταφορών που θα ευνοούσαν το γενικότερο κοινωνικό όφελος. Η καταγραφή της εμπειρίας της απελευθέρωσης αποτελεί το αντικείμενο της έρευνας που ακολουθεί.

Λέξεις Κλειδιά:

Ακτοπλοΐα
Cabotage
Άγονες γραμμές
Κρατικός παρεμβατισμός
Ελεύθερος Ανταγωνισμός

ABSTRACT:

The geographic configuration with the multiple so called **barren lines** of Greece is responsible for **coastal services** being such a nodal factor in the cohesion of country. Consequently, the benefit and the quality of coastal services has often been the subject of research and criticism.

The regulation known as **cabotage**, that up to a while ago allowed the privilege of offering figurative services exclusively in the under Greek flag boats was recently raised with ambiguous consequences, while the passage in the arrangement of “economic release” imposes also the regulation of objecting interests, the commercial and the public good. The need for cohesion of country which played essential role in maintaining big part of **government interventionism** in combination with the dulling of Greeks ship owners in the pre lifting of cabotage situation led progressively to agitations, which on one side undermine the growth of **free competition**, as on the other side impede the offer of really appreciable marine transports that would encourage the general social “profit”. The recording of experience of “release” is the subject of the research that follows.

Key Words:

Coastal Services

Cabotage

Barren Lines

Government Interventionism

Free Competition

‘Οι θάλασσες πρέπει να είναι ανοιχτές σε όλους,

αφού από τη φύση τους,

δεν μπορούν να δεχτούν πάνω τους σημάδια’

Χούγκο Γκρότιους¹

¹ *Χούγκο Γκρότιους* [ή *Huig de Groot* ή *Hugo de Groot*] (1583-1645), Ολλανδός νομικός, εμπνευστής και εισηγητής του διεθνούς δικαίου, φιλόσοφος, απολογητής του χριστιανισμού, δραματουργός, ποιητής

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τεράστια ανάπτυξη της ακτοπλοΐας τα τελευταία 40 χρόνια συνδέεται αμφίδρομα με την εξ ίσου σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού της νησιωτικής Ελλάδας κατά την ίδια περίοδο. Αν δεν υπήρχε η ραγδαία αύξηση της κίνησης προσώπων και εμπορευμάτων λόγω τουρισμού, δεν θα υπήρχαν οι πόροι για πλοία και υπηρεσίες που σήμερα λίγη μόνο σχέση έχουν με την εικόνα του 1960. Αντίστροφα, ο τουρισμός και γενικότερα η νησιωτική οικονομία δεν θα μπορούσαν σε καμία περίπτωση να αναπτυχθούν τόσο γρήγορα αν η ακτοπλοΐα παρέμενε στάσιμη.

Δυστυχώς όμως, η πρόοδος δεν υπήρξε ομοιόμορφη σε όλους τους τομείς, με πρώτο παράδειγμα το θεσμικό πλαίσιο και δεύτερο τις λιμενικές υποδομές, ιδίως στα νησιά. Η υστέρηση στους δυο αυτούς τομείς σε σχέση με τους υπόλοιπους έδρασε ανασχετικά στην προοπτική ακόμη μεγαλύτερης ανάπτυξης του κλάδου.

Αν και το αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο πρακτικά λειτούργησε μάλλον καλύτερα από όσο θα μπορούσε να περιμένει κανείς, η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής τα τελευταία 40 χρόνια βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα 'δημοσίων υπηρεσιών', δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ' όλη την διάρκεια του έτους.

Παρ' όλη τη μεγάλη οικονομική του σημασία, ο τομέας 'τουρισμού' στην ακτοπλοΐα αντιμετωπιζόταν όλα αυτά τα χρόνια από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογίζονταν μόνο ως προς το σε ποιο βαθμό μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του άλλου τομέα, εκείνου των δημοσίων υπηρεσιών. Μ' αυτόν τον τρόπο, η πολιτική που σχεδιάστηκε για να εξασφαλίζει τη σωστή εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών του συστήματος έφτασε να παρεμποδίζει την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα 'τουρισμού', αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο πιο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση αυτή γινόταν μέσω του ισοπεδωτικού ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός Βυζαντινού συστήματος

χορήγησης αδειών σκοπιμότητας.

Παρά την εκρηκτική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοΐα τα τελευταία 30 χρόνια στην Ελλάδα, είναι γενική παραδοχή ότι το υπάρχον σύστημα χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες, που εμποδίζουν μια ορθολογική διαχείριση των σημαντικών πόρων που διατίθενται για τον κλάδο αυτό. Οι δυσλειτουργίες αυτές αρχίζουν από μία σχεδόν Βυζαντινή θεσμική δομή του συστήματος και προχωρούν σε ποιά ουσιαστικά προβλήματα, όπως κακή λιμενική υποδομή, κακή δομή συγκοινωνιακού δικτύου, χαμηλή συχνότητα σύνδεσης ορισμένων νησιών το χειμώνα, κλπ. Παρόμοια προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται (λόγω ελλείψεως ανταγωνισμού, ή άλλων ουσιαστικών κινήτρων για αναβάθμισή τους), και το κόστος στο οποίο οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται.

Την 1η Ιανουαρίου του 2004, το προνόμιο του cabotage² στις Ελληνικές θάλασσες καταργήθηκε πλήρως. Από την ημερομηνία αυτή, ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Ελλάδα μπορούν να προσφέρουν και πλοία των άλλων χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα αυτό (πλοία υψηλών ταχυτήτων, τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, κλπ) είναι σίγουρο ότι θα αλλάξουν άρδην τον χαρακτήρα της ακτοπλοΐας τα επόμενα χρόνια. Παρά τις πολλές γενικές συζητήσεις πάνω σε τέτοια θέματα, είναι γεγονός ότι δεν είναι ακριβώς προφανές ποιές μπορεί να είναι οι επιπτώσεις παρομοίων εξελίξεων (στους πλοιοκτήτες, στους ταξιδιώτες/χρήστες του συστήματος, στη δομή του δικτύου, στην υποδομή του συστήματος, κλπ). Το γενικό ερώτημα που τίθεται είναι λοιπόν το εξής : Ποιός είναι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος να αναπτυχθεί ο κρίσιμος αυτός τομέας των θαλασσιών μεταφορών της χώρας μας εν όψει των προκλήσεων της εποχής;

² Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006).

Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 51-55

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

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 Ευβοίας) έχει 42 λιμάνια, και τα νησιά τα υπόλοιπα 96 λιμάνια (η Κρήτη έχει 8 τέτοια λιμάνια).

Οι συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών του συστήματος³ γίνονται από ένα σύνολο τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών (ή, όπως επίσημα αναφέρονται, "ομολογιακών γραμμών"). Η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) ορίζει και ελέγχει αυστηρά όχι μόνο ποιές είναι οι γραμμές, αλλά και ποιά πλοία είναι δρομολογημένα στην κάθε γραμμή⁴. 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 διαίρουνται σε 5 κατηγορίες. Ο συνολικός αριθμός γραμμών το 1993 ήταν 102, με την εξής κατανομή:

-16 κύριες γραμμές επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε/Γ-Ο/Γ).

-30 δευτερεύουσες γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.

³ Ψαράτης Χαρίλαος Ν., Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών Ε.Μ.Π.,
Απελευθέρωση ακτοπλοΐας, αλήθεια ή μύθος;

⁴ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006).
Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 78-82

- 11 τοπικές γραμμές Αργοσαρωνικού Ε/Γ-Ο/Γ.
- 39 υπόλοιπες τοπικές γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ.
- 3 κύριες και 3 δευτερεύουσες γραμμές φορητών-οχηματαγωγών (Φ/Γ-Ο/Γ).

Η έννοια της "γραμμής" είναι στενά συνδεδεμένη με την έννοια του "δρομολογίου". Τα δρομολόγια ελέγχονται επίσης από το ΥΕΝ, 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. Σαν παράδειγμα, στην γραμμή "Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Λήμνου-Καβάλας-Θεσ/νίκης" (η οποία κατά το ΥΕΝ 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, κ.ο.κ. Δεδομένου εξ άλλου ότι κάθε δρομολόγιο έχει και μια επιπρόσθετη παράμετρο, το συγκεκριμένο ωράριο εκτέλεσής 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 και καθορίζονται και αυτοί από το ΥΕΝ (η τοπικά λιμεναρχεία) για όλες τις πιθανές διαδρομές και τις κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται (μεταφορά επιβατών, οχημάτων, θέση, κλπ). Ομοιομορφία σημαίνει ότι για κάποια συγκεκριμένη διαδρομή και κάποια συγκεκριμένη θέση (πχ τουριστική), όλα τα πλοία (με εξαίρεση τα υδροπτέρυγα και τα catamaran, για τα οποία υπάρχει ειδικό ναυτολόγιο) χρεώνουν τον ίδιο ναύλο. Σημειώνεται εδώ ότι στο ναυτολόγιο του ΥΕΝ για συμβατικά πλοία δεν καθορίζονται οι ναύλοι της Α θέσης. Οι ναύλοι αυτοί "διαμορφώνονται ελεύθερα", με ανώτατο όριο το τετραπλάσιο των αντιστοίχων ναύλων Γ θέσης, αλλά στην πράξη είναι συνήθως 2,8 έως 3 φορές μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους ναύλους της Γ θέσης. Οι συνήθειες προσαυξήσεις λόγω ΦΠΑ, ΝΑΤ,

λιμενικών τελών⁵, κλπ. είναι περίπου 25% του ναύλου για ναύλους επιβατών και 32% - 33% του ναύλου για ναύλους οχημάτων.

Δύο ήταν οι βασικές διαπιστώσεις για την κατάσταση του ακτοπλοϊκού στόλου το 1992. Η πρώτη διαπίστωση αφορούσε τη μέση ηλικία του στόλου. Για Ε/Γ-Ο/Γ άνω των 1.000 κοχ, διαπιστώθηκε ότι στα 4 χρόνια από το 1988 στο 1992 η μέση ηλικία είχε αυξηθεί και αυτή κατά 4 χρόνια (από 21 σε 25 έτη). Η κατάσταση στον υπόλοιπο στόλο δεν ήταν καλύτερη, με μερικά πλοία (ιδίως μικρά συμβατικά) να είναι άνω των 50 ετών. Δηλαδή η βασική διαπίστωση ήταν ότι ο στόλος ήταν υπέργηρος. Η δεύτερη διαπίστωση ήταν η αρκετά ισχνή παρουσία των λεγομένων πλοίων νέας τεχνολογίας. Αυτή περιοριζόταν σε αρκετά υδροπτέρυγα και σε πολύ λίγα (3) catamaran. Δεν υπήρχε ούτε ένα γρήγορο οχηματαγωγό.

1.2 ΣΤΟΛΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

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 (π.χ. ANEK και Μινωικές Γραμμές για την Κρήτη, ΝΕ Λέσβου για τη Λέσβο, Δωδεκανησιακή ANE για τη Δωδεκάνησο, κλπ). 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

⁵ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών Ε.Μ.Π.,
Απελευθέρωση ακτοπλοΐας, αλήθεια ή μύθος;

κριτήρια, οι ναύλοι που χρεώνουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης⁶ 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 : (α) Πλοία άνω των 1000 κόρων (GRT), (β) πλοία μέχρι 1000 κόρους.

Πλοία άνω των 1000 GRT (μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ). Το όριο των 1000 κόρων (GRT) είναι κατ' αρχήν 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):

(α) 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 υπολογιζότανε 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.

(β) Ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος (τουλάχιστον τα Ε/Γ-Ο/Γ) είναι αρκετά γηρασμένος⁷. Η μέση ηλικία 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 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

⁶ Ψαράτης Χαρίλαος Ν., Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών Ε.Μ.Π.,
Απελευθέρωση ακτοπλοΐας, αλήθεια ή μύθος;

⁷ Ψαράτης Χαρίλαος Ν., ομιλία του στο ίδρυμα Ευγενίδου στις 21/3/2007, Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage.

επόμενης δεκαετίας ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου (της τάξεως του 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί.

Πλοία κάτω των 1000 GRT. Σημειώνεται εδώ ότι πλοία με χωρητικότητα κάτω των 100 GRT δεν κατεγράφησαν. Εξαιρουμένων των τουριστικών, το 1993 οι πίνακες του ΥΕΝ (Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων) περιελάμβαναν 276 τέτοια πλοία, κατανεμημένα στις εξής κατηγορίες : Επιβατηγά-οχηματαγωγά και πορθμεία μικρομεσαίου μεγέθους (149). Συμβατικά μικρά επιβατηγά (69). Υδροπτέρυγα (52). Catamaran (3). Διάφορα άλλα (3).

Συγκεντρωτικά ποσοτικά στοιχεία για τα ανωτέρω πλοία είναι τα εξής :

(α) 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 νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και Catamaran) είναι περί τους 150 κόρους.

(β) 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.

(γ) Η κατανομή της ηλικίας των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι κάπως ευνοϊκότερη, με μέσο όρο τα 15 έτη, και μεγίστη ηλικία τα 23. Ο μέσος όρος αυτός αφορά κυρίως τα υδροπτέρυγα, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια. Αυτό σημαίνει ότι η κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου των μικρομεσαίων επιβατηγών είναι η μεγάλη ηλικία των υπολοίπων 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 ανησυχίες⁸, η κατάσταση του στόλου των μικρών φορτηγών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές εντός Ελλάδος 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 συχνή ηλικία μεταξύ 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!

1.3 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Η βασική διαπίστωση ήταν η μεγάλη ανάγκη αναβάθμισης ολόκληρης της λιμενικής υποδομής⁹ της χώρας. Διαπιστώθηκαν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς εξυπηρέτησης της διαρκώς αυξανόμενης κίνησης και του διαρκώς αυξανόμενου μεγέθους πλοίων. Βασικές ανεπάρκειες αναγνωρίστηκαν επίσης από πλευράς εξυπηρέτησης του επιβάτη και των οχημάτων. Οι ανεπάρκειες αυτές επικεντρώνονται σε τομείς όπως κακή πρόσβαση, κυκλοφοριακά προβλήματα, έλλειψη σήμανσης, κακή οργάνωση αναχωρήσεων και αφίξεων (ιδίως αν αυτές συμπίπτουν), κακή διασύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα, έλλειψη ταξί, WC, τηλεφώνων, κακή εικόνα πλανόδιου εμπορίου, καθαριότητα, κλπ.

1.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Το 1990, η συνολική κίνηση 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

⁸ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., ομιλία του στο ίδρυμα Ευγενίδου στις 21/3/2007, Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage.

⁹ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 112

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 ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη.

Η πρώτη σε κίνηση γραμμή είναι η γραμμή του Αργοσαρωνικού (περί τα 3 εκατομ. μετακινήσεις /έτος), με υπερδιπλάσια κίνηση από τη γραμμή Πειραιά-Κρήτης (περί τα 1,4 εκατομ/έτος). Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, παρατηρείται μια γενική αυξητική τάση σε όλες τις γραμμές (με επί μέρους αυξομειώσεις), 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 (περί το 112%), ενώ την μεγαλύτερη μείωση στο ίδιο διάστημα παρουσιάζει η γραμμή Πάτρας-Ακαρνανίας-Ιονίου (περί το 57%).

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι στη γραμμή Βόλου-Β. 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 Ε/Γ-Ο/Γ εξηγείται από την μαζική εισαγωγή 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 (πχ είναι πολύ πιο έντονος για τις γραμμές Αργοσαρωνικού από τις γραμμές της Κρήτης).

Σημαντική είναι και η κίνηση οχημάτων (αυτοκινήτων ΙΧ, δικύκλων, φορτηγών

και λεωφορείων) εντός του συστήματος. Από πλευράς όγκου¹⁰, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης έχει τα πρωτεία για τα επιβατηγά και για τα φορτηγά αυτοκίνητα, με δεύτερη τη γραμμή Αργοσαρωνικού. Από πλευράς ρυθμού ανάπτυξης, η γραμμή Πειραιά-Κρήτης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 48% μεταξύ 1980 και 1991 στα επιβατηγά αυτοκίνητα, και της τάξεως του 20% στα φορτηγά αυτοκίνητα για το ίδιο διάστημα. Η σημαντική παρατήρηση εδώ είναι ότι η αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των επιβατών στην ίδια γραμμή για το ίδιο διάστημα ήταν της τάξεως του 20%. Βλέπουμε δηλαδή ότι η κίνηση επιβατηγών αυτοκινήτων στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης αυξήθηκε με ρυθμό υπερδιπλάσιο του ρυθμού αύξησης των επιβατών. Αυτό εξηγείται από την εισαγωγή μεγαλύτερων Ε/Γ-Ο/Γ την τελευταία δεκαετία, πράγμα που έκανε πολλούς επιβάτες πιο πρόθυμους να ταξιδέψουν με το αυτοκίνητό τους από ότι στο παρελθόν.

Γενικά, η εποχικότητα για τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πολύ πιο έντονη από αυτήν των φορτηγών, που σε πολλές περιπτώσεις (πχ γραμμή Κρήτης) είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Υπάρχει δηλαδή μία σχεδόν σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω φορτηγών αυτοκινήτων στη γραμμή αυτή.

Ανταγωνιστής της ακτοπλοΐας, τουλάχιστον όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών που ταξιδεύουν χωρίς κάποιο όχημα, είναι οι αεροπορικές μεταφορές. Οι παράγοντες που επιδρούν στην έκφραση της προτίμησης κάποιου επιβάτη μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου (συμβατικού ή ταχύπλοου) θα εξετασθούν στο επόμενο άρθρο. Εδώ αναφέρουμε ότι το δίκτυο των γραμμών εσωτερικού της Ο.Α. εξυπηρετεί συνολικά 34 αεροδρόμια, από τα οποία 9 βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα, ενώ τα υπόλοιπα 25 εξυπηρετούν 23 νησιά (η Κρήτη διαθέτει 3 αεροδρόμια).

Το 1991 στο δίκτυο εσωτερικού έγιναν περί τα 3,2 εκατομμύρια μετακινήσεις, εκ των οποίων περίπου οι μισές είχαν προέλευση (η προορισμό) την Αθήνα. Η γραμμή Αθηνών-Θεσ/νίκης παρουσιάζει την υψηλότερη κίνηση με περίπου 320 χιλιάδες

¹⁰ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν. και Κορρές Αλκιβιάδης, Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2005, Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής.

μετακινήσεις ετησίως προς κάθε κατεύθυνση, αλλά η γραμμή αυτή δεν είναι ανταγωνιστική της ακτοπλοΐας. Σημαντικές από άποψη κίνησης σε ότι αφορά την ακτοπλοΐα θεωρούνται οι γραμμές που συνδέουν την Αθήνα με το Ηράκλειο, τα Χανιά, την Ρόδο, την Κω, τα νησιά του Αν. Αιγαίου, την Κέρκυρα, την Μύκονο και την Σαντορίνη.

1.5 ΔΟΜΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Ο μεγάλος βαθμός ακτινικότητας του δικτύου με κέντρο τον Πειραιά κρίθηκε ότι ήταν αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Διαπιστώθηκε ότι η δομή του δικτύου δεν είχε ουσιαστικά αλλάξει σε σχέση με εκείνη 20 χρόνια πριν, παρά την εκρηκτική ανάπτυξη του κλάδου την ίδια περίοδο. Μάλιστα κατέστη σαφές ότι το δίκτυο προπολεμικά ήταν λιγότερο ακτινωτό από τον Πειραιά από ό,τι ήταν το 1992, καθ' όσον τα νησιά των Κυκλάδων ήταν τότε περισσότερο συνδεδεμένα με το διοικητικό τους κέντρο (δηλαδή την Ερμούπολη της Σύρου) από ό,τι μεταπολεμικά. Η αργή αλλά σταθερή μείωση του νησιωτικού πληθυσμού και του αριθμού των κατοικημένων νησιών (από περίπου 160 προπολεμικά σε περίπου 140 το 1992) ήταν μιά παράλληλη και εξ ίσου αρνητική εξέλιξη. Και οι δύο αυτές εξελίξεις ουσιαστικά υποδηλώνουν την επικίνδυνη υποβάθμιση της Περιφέρειας σε βάρος του Κέντρου που συντελέστηκε στο διάστημα αυτό, με ό,τι κοινωνικές, οικονομικές και στρατηγικές επιπτώσεις αυτό συνεπάγεται.

1.6 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πέραν από τις υπηρεσίες που απορρέουν από το πλοίο και το λιμάνι, μιά βασική ανεπάρκεια του συστήματος το 1992 ήταν η αδυναμία έκδοσης εισιτηρίων μετ' επιστροφής, ή κράτησης εισιτηρίων γενικά. Το σύστημα on-line είχε μόλις τότε αρχίσει να συζητείται (με μεγάλη αντίδραση από πολλούς πλοιοκτήτες). Η έλλειψη ενός τέτοιου συστήματος ήταν η βασική αιτία έκδοσης υπεραρίθμων εισιτηρίων, ιδίως το καλοκαίρι.

2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

2.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό¹¹ πλαίσιο της Ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ο κατ'εξοχήν καθοριστικός παράγων που επηρεάζει την λειτουργία του συστήματος. Δεδομένου του πολύχρωμου μωσαϊκού που χαρακτηρίζει το νομικό σύστημα της χώρας, μια απόπειρα ενδεδειγμένης εξέτασης όλων των πηγών δικαίου αποτελεί πραγματικά γιγαντιαίο (και ίσως μάταιο) έργο, καθόσον αφορά την αναζήτηση όλων των σχετικών και ακόμη ενεργών νομικών πράξεων από της εποχής του μεσοπολέμου μέχρι σήμερα. Επίσης, πέραν των παραπάνω νομοθετημάτων, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεσμεύεται από τις διατάξεις των επίσημων Κανονισμών που εκδίδονται από το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ.

Προνόμιο¹² ακτοπλοΐας (cabotage). Το άρθρο 11 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) [Ν.Δ. 187/3-10-73, ΦΕΚ Α' 261] ορίζει έμμεσα ως "ακτοπλοΐα" την μεταξύ Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, απαραίτητη δε προϋπόθεση για την εγγραφή είναι η αναγνώριση τους ως ελληνικών. Το Άρθρο 5 του ΚΔΝΔ ορίζει:

"Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήκοντα εκατοστά εις Έλληνας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν..."

¹¹ Ψαράτης Χαρίλαος Ν. και Κορρές Αλκιβιάδης, Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2005, Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής.

¹² Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 87

Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο πλήρης τίτλος του Κανονισμού για το cabotage είναι "Κανονισμός Αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage)" και έχει ημερομηνία 7/12/1992.

Δύο σημεία στο εισαγωγικό σημείωμα του Κανονισμού είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Και τα δύο είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που ασκήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτονται πλήρως αντίστοιχα άρθρα στο κύριο μέρος του Κανονισμού. Το πρώτο αναφέρεται στην εφαρμογή του Κανονισμού, η οποία "... πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες". Το δεύτερο αναφέρει ότι: "η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά ...".

Το Άρθρο 1 του Κανονισμού θεσπίζει ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους-μέλους για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Κοινοτικό νηολόγιο EUROS, από την 1η Ιανουαρίου 1993. Το Άρθρο 6, όμως, προβλέπει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού για μερικές χώρες. Για λόγους κοινωνικο-οικονομικής¹³ συνοχής, οι εξαιρέσεις για την Ελλάδα έχουν ως εξής:

- για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
- για την μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

¹³ Ψαράυτης Χαρίλαος Ν. και Κορρές Αλκιβιάδης, Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2005, Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής.

-για τακτικές γραμμές επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999,

-για την ακτοπλοΐα που αφορά νησιά, και υπηρεσίες με πλοία κάτω των 650 GRT, έως την 1η Ιανουαρίου 2004.

Το Άρθρο 4 ορίζει ότι ένα κράτος-μέλος "μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ τους". Τέτοιες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

Ο Κανονισμός είναι ήδη σε ισχύ σε άλλες χώρες της ΕΕ. Ε/Γ-Ο/Γ των Γραμμών Στρίντζη (με Ελληνική σημαία) υπηρετεί, και μάλιστα με επιτυχία, τη γραμμή Swansea-Cork στην Ιρλανδική θάλασσα. Στην Ελλάδα, η ισχύουσα σήμερα νομοθεσία είναι σαφώς μη συμβατή με τον Κανονισμό, άρα θα πρέπει να αλλάξει. Το Άρθρο 4 του Κανονισμού στην ολότητά του παρέχει κάθε δυνατή προστασία για την διατήρηση της Κυβερνητικής πολιτικής που εξασφαλίζει την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών στα νησιά καθ' όλη την διάρκεια του έτους για λόγους εδαφικής ακεραιότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

Ίσως η πλέον κατάλληλη λέξη να περιγράψει το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας το 1992 ήταν «μωσαϊκό» (και μάλιστα πολύχρωμο). Μετά από μεγάλη προσπάθεια, δεκάδες τόμων σχετικής νομοθεσίας συμπυκνώθηκαν σε περίπου 30 σελίδες. Προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, νομοθετικά διατάγματα, νόμοι, αναγκαστικοί νόμοι, πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις, ερμηνευτικές εγκύκλιοι και άλλοι κανονισμοί, συνέθεταν το μωσαϊκό αυτό (χωρίς να συνυπολογίσουμε την Κοινοτική Νομοθεσία και τους κανονισμούς του IMO). Μερικοί από τους νόμους αυτούς τέθηκαν σε ισχύ από τις αρχές της δεκαετίας του 1930.

Η πρώτη προφανής διαπίστωση ήταν ότι το θεσμικό αυτό πλαίσιο ήταν σε καίρια σημεία μη συμβατό με τον Κανονισμό 3577. Αυτό αφορά κυρίως τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, σύμφωνα με το Νόμο 5570 του 1932 παρέχει σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκρίνει, να απορρίπτει, ή να τροποποιεί δρομολόγια, καθώς και να επιλέγει το ποιά πλοία θα τα εκτελεί. Η άποψη της ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) έχει συμβουλευτικό μόνο χαρακτήρα. Τέλος, ο Νόμος αυτός δεν προέβλεπε κανένα αντικειμενικό κριτήριο, ή κριτήριο ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών καταστάσεων.

Η δεύτερη διαπίστωση ήταν ο συνεχιζόμενος ασφυκτικός εναγκαλισμός της Πολιτείας, ακόμη και σε θέματα που κάποιος θα περίμενε ότι θα ρυθμιζόταν καλύτερα από την ελεύθερη αγορά και τον ανταγωνισμό. Σ' αυτά περιλαμβάνονται οι ναύλοι, τα δρομολόγια, και η σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος (όπως πχ ο αριθμός των θαλαμηπόλων ή η σύνθεση του μαγειρείου ως συνάρτηση του τονάζ).

Όσον αφορά τους ναύλους, η παρέμβαση¹⁴ της Πολιτείας διαπιστώθηκε ότι όχι μόνο αφορούσε ολόκληρο το ναυολόγιο (το οποίο καθορίζεται κάθε χρόνο από το ΥΕΝ), αλλά και στο ποιά δικαιούνται εκπτώσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται: Εκπτώσεις δικαιούνται βουλευτές και αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, μέλη Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού, μέλη της ΑΧΕΠΑ, μέλη αθλητικών σωματείων, θίασοι ηθοποιών, μέλη εκδρομικών σωματείων, μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης, του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, και οι φύλακες των κρατικών φυλακών.

Πιθανώς, ως αντάλλαγμα για τα ανωτέρω αρνητικά σημεία, η νομοθεσία η σχετική με τους φόρους κρίθηκε ως εξαιρετικά ευνοϊκή. Βάσει του Νόμου 959 του

¹⁴ Ψαράυτης Χαρίλαος Ν., Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2003, Ακτοπλοΐα: μερικά πεζά προβλήματα.

1979 απαλλάσσονται παντός φόρου ή άλλης επιβάρυνσης, τόσο η διανομή κερδών των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όσο και άλλα οικονομικά μεγέθη τα οποία φυσιολογικά φορολογούνται σε άλλες Ελληνικές εταιρείες (ή σε ακτοπλοϊκές εταιρείες εκτός Ελλάδος).

2.2 ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η μελέτη των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών της ακτοπλοΐας επιτρέπει την εξήγηση και την πρόβλεψη των προοπτικών της ελληνικής αγοράς. Η Ακτοπλοΐα παρουσιάζει χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε ολιγοπωλιακές¹⁵ αγορές και σε συνθήκες που απαντώνται και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών (αεροπορικές) αλλά και στην αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης, όπου ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στις κύριες γραμμές και ένας ακόμη μικρότερος αριθμός κυριαρχεί στην αγορά, με ενδείξεις για συνεννοήσεις μεταξύ τους δηλαδή αλληλεξαρτώμενων. Στον μεγάλο αριθμό τοπικών και πορθμειακών γραμμών δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός πολύ μικρών επιχειρήσεων οικογενειακού χαρακτήρα, με ατελέστατη οργάνωση.
- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών (50 εκ. επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία) με ευμετάβλητη, έντονα εποχική, αλλά με αυξητική τάση και ανισομερή ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.
- Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους εμπλεκομένων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση), η οποία πρώτιστα οφείλεται στην έλλειψη συστηματοποιημένης διαχείρισης δεδομένων τα οποία μερικές φορές συλλέγονται αλλά δεν αξιοποιούνται ώστε να παρατηρείται ασύμμετρο¹⁶ επίπεδο πληροφόρησης των βασικών μερών. Η

¹⁵ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

¹⁶ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου διαφοροποίησε την κατάσταση, ιδιαίτερα ως προς τις εταιρείες, συγκεκριμένα, οι ισχυροί παίκτες της αγοράς, έχουν προβεί σε σημαντική αναδιοργάνωση, έχοντας βελτιώσει σημαντικά τα επίπεδα γνώσης και αυτό προκύπτει από τον σημαντικό εκσυγχρονισμό τόσο των μεθόδων διοίκησης όσο και των εμπορικών πρακτικών (τιμολόγηση, προσφορά πακέτων κλπ). Το κράτος συγκεντρώνει μεγάλο όγκο πληροφοριών όμως δεν τις αξιοποιεί με οργανωμένο τρόπο ώστε να δύναται να υποστηρίξει ή να αιτιολογήσει τις αποφάσεις που παίρνει ή να προσδιορίσει βασικές παραμέτρους της έννοιας του δημόσιου συμφέροντος. Στην δυσμενέστερη θέση όλων βρίσκονται οι χρήστες οι οποίοι έχουν πηγές πληροφόρησης οι οποίες βασίζονται στα άλλα μέρη της αγοράς (κράτος, παραγωγός) επικεντρώνονται δε σε θέματα δρομολογίων ή τιμών, δεν κατέχουν δηλαδή ανεξάρτητη γνώση για να μπορούν να αξιολογήσουν την παρεχόμενη υπηρεσία. Αυτό το έλλειμμα περιορίζει και την αποτελεσματικότητα της παρέμβασης τους και στα θεσμικά όργανα (όπως το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) και αδυνατίζει την θεσμική τους παρέμβαση ενώ αντίθετα ενισχύει την θέση των ισχυρών ολιγοπωλητών τους οποίους αδυνατούν να ελέγξουν.

- Αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι των εμπλεκόμενων μερών, με το κράτος να ενδιαφέρεται για την προστασία του χρήστη και του παραγωγού, αλλά και την διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος. Οι επιχειρήσεις από την πλευρά τους ενδιαφέρονται για τη διατήρηση και την αύξηση του μεριδίου της αγοράς και το κέρδος και οι χρήστες για την λήψη ποιοτικής και οικονομικά ανεκτής υπηρεσίας. Αυτή η πραγματικότητα δεν μπορεί να δημιουργήσει υπόβαθρο πολυμερών συμφωνιών ή συναίνεσης όπως απαιτείται σε μια αγορά υπηρεσιών μεγάλου οικονομικού ενδιαφέροντος. Καθοριστικό ρόλο σε αυτή την κατάσταση παίζει το έλλειμμα γνώσης και η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού.
-

- Εντονότατη Διαφοροποίηση. Πρόκειται για διαφοροποιημένη¹⁷ χωρικά (οριζόντια διαφοροποίηση) και ποιοτικά (κάθετη) υπηρεσία, με κάθε ζεύγος γεωγραφικών σημείων να προσδιορίζει μια διαφορετική μεταφορική υπηρεσία και μια ξεχωριστή υπο-αγορά. Η ποιοτική διαφοροποίηση αφορά κατά βάση: το πρόγραμμα αφιξοαναχωρήσεων, τον εξοπλισμό (πλοίο) και την κατάσταση του, τη συμπεριφορά του προσωπικού, τις προσφερόμενες υπηρεσίες εστίασης και διασκέδασης,
- Θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου (κόστος επένδυσης υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, μεγάλος χρόνος προετοιμασίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, παράβολα). Η δυνατότητα εισόδου ανταγωνιστών αποτελεί τον βασικό περιορισμό της μονοπωλιακής δύναμης, δρα σαν «απειλή» για τους ευρισκόμενους εντός της αγοράς και δημιουργεί «ανταγωνιστικό περιβάλλον» στις μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές αγορές. Τα απαιτούμενα κεφάλαια, οι οικονομίες κλίμακας, οι διαφορές κόστους και η διαφοροποίηση του προϊόντος είναι οι συνθήκες που επιτρέπουν στις ήδη λειτουργούσες επιχειρήσεις να «αποτρέψουν» την είσοδο νέων. Αυτές οι καταστάσεις υπάρχουν στην ακτοπλοϊκή αγορά, η ανάπτυξη κλίματος υγιούς ανταγωνισμού που σχετίζεται με τη διευκόλυνση εισόδου και άλλων παικτών συσχετίζεται με την μείωση του ύψους αυτών των εμποδίων καθώς η φύση της αγοράς δεν επιτρέπει την εξάλειψή τους.
- Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου (Άδεια Σκοπιμότητας), αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπο-αγορά και των απαιτήσεων που σχετίζονται με αυτή (τύπος πλοίου, λιμενική υποδομή, δαπάνες διαφήμισης- πρακτόρευσης κ.α)
- Άκαμπτη προσφορά. Πλοία με δεδομένη και «άκαμπτη» χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης, συνθήκη που συνηθέστατα οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας τα

¹⁷ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

διαστήματα χαμηλής κίνησης, και δημιουργεί ένα επιπλέον παράγοντα ενίσχυσης της παρουσίας μεγάλων επιχειρήσεων άρα και ολιγοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς

- Υψηλό σταθερό κόστος, κυρίως λόγω των απαιτούμενων κεφαλαίων, χαμηλό μεταβλητό λόγω του δρομολογιακού χαρακτήρα της μεταφοράς και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό κόστος (η αναλογία σταθερού προς μεταβλητό: 3:2 ειδικά φέτος λόγω υψηλών τιμών καυσίμων, συνήθως 3:1).
- «Επιβολή» ναύλου οικονομικής θέσης από το κράτος με την ίδια μέθοδο του παρελθόντος: ναύλος βασιζόμενος στην απόσταση και κυρίως στο λειτουργικό κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στις επικρατούσες συνθήκες και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή τον ανταγωνισμό κατά σύνδεση.

Τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν αποτελούν διαγνωσμένα χαρακτηριστικά ολιγοπωλιακών¹⁸ αγορών αλλά και συνθήκες που απαντώνται σε μεγάλο βαθμό και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών (π.χ. αεροπορικές) αλλά και στην αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Είναι απαραίτητο να διευκρινισθεί με βάση αυτά τα πορίσματα ότι η απελευθέρωση δεν πρόκειται να παρέμβει στη φύση της συγκεκριμένης αγοράς μεταβάλλοντας την από αγορά ατελούς ανταγωνισμού (ολιγοπώλιο) σε αγορά τέλει ανταγωνισμού¹⁹. Το κύριο μέλημα είναι η «εισαγωγή» πρακτικών ανταγωνισμού, η παύση του κρατικού παρεμβατισμού και του προστατευτισμού που αυτός εμπειρείχε και προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή-χρήστη. Ο Κρατικός παρεμβατισμός αντικαθίσταται από την Ρύθμιση και αυτό αποτελεί σαφή διαρθρωτική αλλαγή. Πρόκειται για πρακτική που έχει προηγούμενο τόσο στη διαδικασία απελευθέρωσης άλλων βιομηχανιών-δικτύων (π.χ. ενέργεια, τηλεπικοινωνίες,) όσο και διαδικασία παρακολούθησης αγορών υπηρεσιών

¹⁸ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

¹⁹ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

δημοσίου ενδιαφέροντος (Η.Π.Α., Μεγάλη Βρετανία, Καναδάς, Σκανδιναβικές χώρες, κ.α.) Ο ρόλος του χρήστη αναβαθμίζεται δεδομένου ότι στο προηγούμενο καθεστώς εξέλιπε ο θεσμικός ρόλος του.

Το σημείο στο οποίο εντοπίζεται το μεγαλύτερο πρόβλημα το οποίο μπορεί να φαλκιδεύσει σοβαρότατα την επιτυχή μετάβαση στο καθεστώς της απελευθέρωσης είναι ρύθμιση των αντιτιθεμένων συμφερόντων δηλαδή του εμπορικού και του δημόσιου. Αυτή η ρύθμιση δυσχεραίνεται από το διαπιστωμένα χαμηλό επίπεδο γνώσης των ιδιαιτεροτήτων της αγοράς αλλά και την «μυωπική» αντιμετώπιση του «ακτοπλοϊκού ζητήματος» ως πρόβλημα διαχείρισης πλοίων και όχι ως λειτουργία ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών. Η έλλειψη εντοπίζεται ιδιαίτερα σε θέματα προσδιορισμού του απαραίτητου επιπέδου εξυπηρέτησης των νησιών (ποιότητας, ναύλου) αλλά και στην συναρτώμενη αδράνεια των πρωταγωνιστών της αγοράς και κυρίως του Κράτους που χαρακτηρίζεται από την προσκόλληση σε παλαιές πρακτικές και την αναζήτηση λύσεων «παρελθούσης χρήσης» με την ανάληψη της μικρότερης δυνατής ευθύνης.

2.3 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

Στα πρώτα χρόνια της απελευθέρωσης δεν υπήρξαν σοβαροί κραδασμοί, όπως ανέμεναν πολλοί. Οι οργανωμένες αντιδράσεις όπως αυτές εμφανίσθηκαν με τη μορφή προσφυγών είτε στη ΡΑΘΕ, στα Ευρωπαϊκά Όργανα προέρχονταν από την πλευρά είτε μεμονωμένων πλοιοκτητών είτε της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και αφορούσαν στην πρώτη φάση της εφαρμογής θέματα που σχετιζόταν με την επιβολή κρατικού ναυτολογίου, το δεσμευτικό και άκαμπτο χαρακτήρα του Δικτύου, την άρνηση αποδοχής δήλωσης ελεύθερης δρομολόγησης εκ μέρους του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και την διαδικασία παροχής δικαιώματος αποκλειστικής εξυπηρέτησης .

Η προσφυγή της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας στα Κοινοτικά Όργανα αφορούσε τις απαιτούμενες εγγυοδοτήσεις²⁰ και τα πρόστιμα που αφορούν την ελεύθερη δρομολόγηση, την προβλεπόμενη σύνθεση του πληρώματος, τον κανονισμό ενδιαίτησης, την επιβολή την επιβολή ανώτατης τιμής στην οικονομική θέση και την επιβολή ορίου ηλικίας υποχρεωτικής απόσυρσης στα ακτοπλοϊκά πλοία. Η Επιτροπή με προειδοποιητικές επιστολές (2004 και 2005) και αργότερα με αιτιολογημένη γνώμη (τον Δεκέμβριο 2005), έθιγε όλα τα κρίσιμα θέματα, που αφορούν στις προϋποθέσεις δρομολόγησης των πλοίων, τον καθορισμό ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών ναύλων, της επάνδρωσης των πλοίων, της ενδιαίτησης και, τέλος, ελληνομάθειας των πληρωμάτων, και έδινε διορία δύο μηνών στην ελληνική πλευρά να συμμορφωθεί.

Οι αιτιάσεις της Ελληνικής πλευράς στα πλαίσια των προειδοποιητικών επιστολών βασίζονταν στις θέσεις ότι στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι εκδηλώνουν εμπορικό ενδιαφέρον για την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, εκχωρείται από το Κράτος η υποχρέωση παροχής υπηρεσίας κοινής ωφέλειας με συγκεκριμένες προδιαγραφές ποιότητας και κόστους τις οποίες οι ίδιοι δηλώνουν. Η ανάληψη τέτοιου έργου είναι απαραίτητο να σχετίζεται με εγγυήσεις (εγγυητικές επιστολές) αλλά και με εγκατάσταση αντιπροσώπου στη χώρα. Το ύψος των εγγυητικών επιστολών και η εγκατάσταση μπορεί να αποτελεί εμπόδιο εισόδου νέων επιχειρήσεων όμως η φύση της υπηρεσίας το απαιτεί. Με τα ίδια κριτήρια αντιμετωπίζεται και το θέμα του Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών το οποίο σαφώς και πρέπει να είναι ενδεικτικό αλλά θα πρέπει να καλύπτει όλα ανεξαιρέτως τα νησιά με στόχο τη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

²⁰ Ψαράυτης Χαρίλαος Ν., ομιλία του στο ίδρυμα Ευγενίδου στις 21/3/2007, Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage.

Για τα θέματα που αφορούν τα πληρώματα, η αναγκαστική σύνθεση είναι σίγουρο ότι επιδρά και στο κόστος αλλά και στην ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας (π.χ. θέματα εστίασης) καθιστώντας το ναυτεργατικό κόστος ανελαστικό σε μία ιδιαίτερα εποχική δραστηριότητα όμως ο κλάδος αποτελεί θύλακα απασχόλησης ευρωπαίων ναυτικών και βέβαια σοβαροί λόγοι ασφάλειας και θέματα έρευνας και διάσωσης επιβάλλουν την δυνατότητα άμεσης γλωσσικής επικοινωνίας με το κοινό που ταξιδεύει (ελληνομάθεια).

Για τα θέματα κανονισμού ενδιαίτησης, αυτός υπήρξε αποτέλεσμα διαβούλευσης αλλά περιέχει και στοιχεία δημόσιας υπηρεσίας (με τη διασφάλιση ύπαρξης θέσεων για οικονομικά ασθενείς ομάδες) αλλά και πολλές λειτουργικές ατέλειες (διαφοροποίηση των διαφόρων θέσεων).

Τέλος για το σοβαρό θέμα της επιβολής ανώτατης τιμής²¹ στο ναύλο γ θέσης αυτό συναρτάται με την παροχή δικαιώματος διακίνησης σε ευπαθείς ομάδες (δεδομένου ότι η μεταφορά θα πρέπει να είναι και οικονομικά προσιτή στους πολίτες). Όμως για τα επίπεδα προσιτού ναύλου πρέπει να προσκομιστούν στοιχεία και αποδείξεις. Σε αυτό το σημείο η Επιτροπή αμφισβητεί το αποτέλεσμα διότι στο παρελθόν ουδέποτε προσκομίστηκαν στοιχεία αντίθετα εκ μέρους του Κράτους έγινε κατάχρηση τους δικαιώματος επιβολής πλαφόν χωρίς να προβλέπονται αποζημιώσεις (αποφάσεις ΡΑΘΕ).

Εκτός αυτών των θεμάτων κεντρικό σημείο αντιπαράθεσης μεταξύ του Κράτους και των πλοιοκτητών είναι το όριο ηλικίας για υποχρεωτική αποχώρηση των ακτοπλοϊκών πλοίων αρχικά τα 35 χρόνια όπως ορίστηκε το 1967 μετά το ατύχημα του «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ» και μειώθηκε στα 30 έτη αμέσως μετά το ατύχημα του Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΙΝΑ» με το Ν. 2932/2001 και το οποίο δεν σχετίζεται με εφαρμογή του

²¹ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., (2002). Managerial Economics, εκδόσεις Σταμούλης

κοινοτικού κανονισμού 3577/92, αντίθετα αποτέλεσε πολιτική πράξη που αποσκοπούσε στην ενίσχυση του αισθήματος ασφάλειας του κοινού, το οποίο είχε τρωθεί λόγω των ατυχημάτων, και δεν προέκυψε από καμία εμπειριστατωμένη μελέτη και δεν επιδέχεται επιστημονική τεκμηρίωση, δεδομένου ότι η ηλικία ενός πλοίου προφανώς δεν συνδέεται άμεσα με την ποιότητα και την κατάστασή του αφού αυτά εξαρτώνται κυρίως από τη συνεχή συντήρησή του και τους τακτικούς ελέγχους στους οποίους υπόκειται.

Σημειώνεται ότι το μέτρο της απόσυρσης²² των πλοίων λόγω ηλικίας ισχύει μόνο για τα πλοία με ελληνική σημαία, καμιά δε άλλη χώρα διεθνώς έχει θεσπίσει παρόμοιο μέτρο., άρα προκαλεί σοβαρό ανταγωνιστικό μειονέκτημα των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία απέναντι στα πλοία των άλλων χωρών, και δη των κοινοτικών προκαλώντας συνθήκες στρέβλωσης του ανταγωνισμού και τελικά ωθώντας τους έλληνες πλοιοκτήτες στην πιθανή επιλογή της εξόδου από το ελληνικό νηολόγιο.

Πέραν αυτών των αντιπαραθέσεων δεν εντοπίστηκαν σημαντικές αλλαγές στα επίπεδα εξυπηρέτησης, ούτε πτώση των τιμών, όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες. Οι συχνοί χρήστες, δηλαδή οι νησιώτες, βίωσαν την πτώση στο επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας σε πολλές περιπτώσεις και σημαντική άνοδο των τιμών των ναύλων (*Δελτία τύπου Παναιγιακής Επιτροπής, Αποφάσεις Ενώσεων Δήμων Νησιωτικών περιοχών*) Παράλληλα, σημαντική ήταν η αύξηση των κρατικών πόρων που διατίθενται για επιδοτήσεις (τριπλασιασμός των διατιθέμενων κρατικών πόρων από 10.000.000 ευρώ το 2001 σε 30.000.000 ευρώ το 2006.). Παρατηρούνται επίσης σημαντικές εξελίξεις και στα υφιστάμενα εταιρικά σχήματα (πτωχεύσεις, ζημιογόνες

²² Ψαράτης Χαρίλαος Ν., Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2003, Ακτοπλοΐα: μερικά πεζά προβλήματα.

χρήσεις, επαναδιαπραγματεύσεις χρεών σε Τράπεζες, «αναγκαστικές πωλήσεις» πολύ νέων πλοίων, παύση οποιασδήποτε διαδικασίας ανανέωσης του στόλου).

Στο σκηνικό της πρώτης περιόδου της απελευθέρωσης δεν υπάρχουν κερδισμένοι παρά μόνον πολλοί χαμένοι. Υπάρχουν βέβαια και «επιτυχημένες ιστορίες», αλλά και κερδοσκόποι που επωφελήθηκαν από τις αδυναμίες του συστήματος κυρίως σε θέματα που αφορούν τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Σε αυτές τις συνθήκες απαιτείται αλλαγή των συνθηκών λειτουργίας του συστήματος των νησιωτικών μεταφορών ώστε να ανταποκρίνεται στη θεμελιώδη αρχή των ευρωπαϊκών πολιτικών ανταγωνισμού δηλαδή αυτή της βελτίωσης της θέσης του καταναλωτή-χρήστη.

Χρειάζεται μια κεντρική δράση που να περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση ειδικών νησιωτικών πολιτικών και διαδικασίες εμπέδωσης των εννοιών του ανταγωνισμού αλλά και του δημοσίου συμφέροντος, με αποδέκτες – συμμετόχους όλα τα μέρη του συστήματος. Προϋπόθεση, η οργανωμένη διαβούλευση, η ανεξάρτητη έρευνα και η αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας για την αφομοίωση των κανόνων που διέπουν τις ανταγωνιστικές αγορές, διότι στην προηγούμενη περίοδο εντοπίστηκαν σημαντικά κενά και λάθη στις πρακτικές που αναπτύχθηκαν.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πρέπει να προβούν σε αναδιάρθρωση μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους από το πλοίο και τη λειτουργία του, στην προώθηση του «προϊόντος», στον επιβάτη, και την αύξηση του κύκλου των εργασιών. Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί και στα μικρά εταιρικά σχήματα που εμπλέκονται στην ακτοπλοΐα, εδρεύουν σε νησιά και αποτελούν θύλακες απασχόλησης, όμως είναι άνετοιμες να δράσουν στο νέο περιβάλλον. Χρειάζεται να υποστηριχθούν για να αντεπεξέλθουν.

Στα νησιά, η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί, αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία (Σκωτία, Κανάρια Νησιά), να αποτυπώσει τις προδιαγραφές της μεταφορικής υπηρεσίας²³ που απαιτείται για την ανάπτυξη του τόπου τους, δεδομένης και της ευρωπαϊκής πολιτικής για τα δικαιώματα των χρηστών υπηρεσιών γενικού ενδιαφέροντος όπως οι ακτοπλοϊκές μεταφορές για τις νησιωτικές περιοχές.

Συστατικό στοιχείο του υγιούς ανταγωνισμού είναι η διαφάνεια και η πληροφόρηση. Προαπαιτούμενο συντονισμένης δράσης είναι η σαφής βελτίωση και η καθολική διάχυση του επιπέδου γνώσης. Στη συγκεκριμένη φάση απαιτείται η μόνιμη και συνεχής παρακολούθηση των στοιχείων της ζήτησης. Όπως επίσης και η εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας και των ναύλων το οποίο θα παρέχει τα αναγκαία δεδομένα για την εξέταση των πολιτικών.

2.4 ΔΥΣΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Σε αυτήν την ενότητα θα επιχειρήσουμε να συνοψίσουμε τις δυσλειτουργίες²⁴ του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος. Οι δυσλειτουργίες αυτές αποτελούν εμπόδια για μια αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος και θα πρέπει να εξαλειφθούν (ή έστω να περιορισθούν) για να μπορέσει το σύστημα να λειτουργήσει περισσότερο αποδοτικά.

- Στόλος. Από διάφορους πλοιοκτήτες Ε/Γ-Ο/Γ, και παρά την εξαιρετικά ευνοϊκή φορολογική νομοθεσία, ως κύρια αιτία της γήρανσης του στόλου προβάλλεται ο από το κράτος καθορισμός των ναύλων, και μάλιστα σε επίπεδα που ουσιαστικά αποκλείουν κάθε δυνατότητα επένδυσης σε νεότερα σκάφη. Έτσι, ως μόνη λύση

²³ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. και Σαμπράκος Ευάγγελος Α., (2002). Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, εκδόσεις Σταμούλης, σελ 101-105

²⁴ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2003, Ακτοπλοΐα: μερικά πεζά προβλήματα.

επιβίωσης παρουσιάζεται η λύση της μετασκευής. Εν όψει του 2004, πολλοί πλοιοκτήτες πιάζουν το YEN για σταδιακή απελευθέρωση των ναύλων. Δεν είναι καθόλου προφανές εάν μια τέτοια απελευθέρωση θα οδηγήσει, από μόνη της, τους πλοιοκτήτες σε μια μαζική αγορά νέων πλοίων (όπως σαφώς δεν την οδήγησαν μέχρι τώρα προς τα εκεί τα αφορολόγητα κέρδη του κλάδου). Πάντως, είναι προφανές ότι η μεγάλη ηλικία του στόλου θα αποτελέσει πρόβλημα για τα Ελληνικά σκάφη σε περίπτωση διείσδυσης ξένων σκαφών νεωτέρας ηλικίας όταν η αγορά απελευθερωθεί²⁵. Η είσοδος ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο αποτελεί ένδειξη ότι οι πλοιοκτήτες έχουν αντιληφθεί το πρόβλημα και αναζητούν με τον τρόπο αυτό κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου.

- 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 παρεχομένων 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 την γύρω περιοχή του λιμανιού, αδυναμία εξυπηρέτησης δύο (ή περισσότερων) ταυτόχρονων αφίξεων πλοίων σε πολλά νησιά, και κακές υπηρεσίες διασύνδεσης με άλλα μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, ηλεκτρικός, ταξί), ιδίως κατά την διάρκεια της νύχτας. Σε πολλά λιμάνια είναι ουσιαστικά αδύνατο ακόμα και να τηλεφωνήσει κανείς, ιδίως αν το πλοίο φτάνει αργά το βράδυ ή τις μεταμεσονύχτιες πρωινές ώρες. Τα περισσότερα λιμάνια παρουσιάζουν εικόνα ερήμωσης σε τέτοιες περιπτώσεις.
- Δομή δικτύου. Η ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου (με κέντρο τον

²⁵ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. και Σαμπράκος Ευάγγελος Α., (2002). Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, εκδόσεις Σταμούλης, σελ 32-38

Πειραιά) είναι αρνητικός παράγοντας της άρτιας διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους. Παρ'όλες 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. Με τον απόλυτο έλεγχο της δομής του δικτύου από το YEN είναι σαφές ότι το YEN θα μπορούσε, τουλάχιστον θεωρητικά, να καταστρώσει τη δομή αυτή κατά βέλτιστο τρόπο, σύμφωνα με κάποια σφαιρικά κριτήρια εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, αυτό δεν συμβαίνει. Με την επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς η ανάγκη μιας τέτοιας "εκ των άνω" κατάστροφης καθίσταται περισσότερο επιτακτική, καθόσον ελλείπει αυτής υπάρχει ο κίνδυνος μερικές από τις υπάρχουσες γραμμές να συρρικνωθούν εντελώς ως μη συμφέρουσες. Ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage (άρθρο 4) παρέχει σαφώς στο YEN μια τέτοια δυνατότητα, με τις γραμμές "δημοσίων υπηρεσιών".

- Ποιότητα υπηρεσιών. Δυστυχώς, η γνώμη του κυριότερου πελάτη του Ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, του επιβάτη που ταξιδεύει με ή χωρίς το αυτοκίνητό του, λίγο η ουδόλως λαμβάνεται υπ' όψη. Σαν αποτέλεσμα, και δεδομένης της ολιγοπωλιακής κατάστασης που επικρατεί στην αγορά, ο πελάτης αυτός είναι ουσιαστικά δέσμιος να γευθεί το συχνά κακό έδεσμα που του σερβίρεται. Σαν παράδειγμα, είναι αδιανόητο το γεγονός ότι είναι ακόμη αδύνατο να αγοράσει κάποιος εισιτήριο με επιστροφή για τον ίδιο ή το αυτοκίνητό του ή να κάνει κράτηση θέσεων για κάποια μελλοντική ημερομηνία. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια του θεσμικού πλαισίου, αλλά στην απροθυμία πλοιοκτητών και πρακτόρων να παράσχουν αυτή τη στοιχειώδη υπηρεσία στον ταξιδιώτη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των όσων ταξιδεύουν, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Εκτός από τα προφανή οφέλη στον ταξιδιώτη, είναι σαφές ότι ένα τέτοιο σύστημα θα έθετε επίσης τέρμα στην έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων (φαινόμενο που μαστίζει

την ακτοπλοΐα το καλοκαίρι) και σε όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται. Είναι ενθαρρυντικό ότι έχουν αρχίσει συζητήσεις για δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρείες που θα προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες θα αποκτήσουν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.

- Θεσμικό πλαίσιο. Η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοΐα καταλήγει στην προφανή διαπίστωση ότι αυτό είναι εξαιρετικά περίπλοκο²⁶. 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. Εν όψει της απελευθέρωσης της αγοράς το 2004 είναι σαφές ότι μία καθολική εγκατάλειψη του ελέγχου του YEN στον τομέα της παροχής αδειών και ναυτολογίου θα εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους συρρίκνωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε πολλές περιοχές της νησιωτικής Ελλάδος. Οι κίνδυνοι αυτοί μπορούν να αντιμετωπισθούν με τα όπλα που παρέχει στο YEN ο Κανονισμός της ΕΕ για το cabotage. Είναι όμως επίσης σαφές ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο έχει ανάγκη άμεσης και ριζικής αναμόρφωσης, ώστε να μπορέσει να εναρμονισθεί με την Κοινοτική νομοθεσία και να εξυπηρετήσει τον στόχο της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς τους χρήστες του ακτοπλοϊκού συστήματος στη δεκαετία του 2000 και μετά.

²⁶ Ψαράυτης Χαρίλαος Ν., ομιλία του στο ίδρυμα Ευγενίδου στις 21/3/2007, Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage.

3. ΑΛΛΑΓΕΣ «ΠΛΕΥΣΗΣ»

3.1 ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Τον Φεβρουάριο του 2006 το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προχώρησε σε μερική τροποποίηση του νόμου 2932/2001, ώστε να προσαρμοσθεί σε ορισμένες διατάξεις του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/1992 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα, με τροπολογίες που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση και επικαλούμενο έγγραφα και επιστολές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Οι αλλαγές αφορούν επουσιώδεις διατάξεις ή υιοθετούν στο ελληνικό δίκαιο πρακτικές που ήδη ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, με βάση τον κανονισμό 3577/92.

Ωστόσο είναι σημαντικό στοιχείο το γεγονός ότι ο νόμος υιοθετεί την έννοια του ενδεικτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, έννοια που μέχρι στιγμής έχει αναφερθεί μόνο σε υπουργικές αποφάσεις, μετά την πρώτη παρέμβαση της Ε.Ε., με επιστολή της πριν από τρία περίπου χρόνια. Με άλλη διάταξη, δεν υποχρεώνει πλέον πλοιοκτήτη άλλης χώρας, που θέλει να δρομολογήσει πλοία στο ελληνικό δίκτυο, να έχει γραφεία στην Ελλάδα. Επίσης, καταργεί την υποχρέωση, κατάθεση και κατάπτωση εγγυητικής επιστολής για όλες τις γραμμές, πλην αυτών που είναι σε δημόσια υπηρεσία. Τέλος, γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπισθεί το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που αφορά κυρίως στα μικρά πλοία και τα πορθμεία.

Πριν από την μερική τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας υπήρξε, τον Ιανουάριο 2006 μία σημαντική πρόταση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, για απελευθέρωση της τιμής των εισιτηρίων της οικονομικής θέσης

στα πλοία και των ναύλων των οχημάτων, και από το λιμάνι του Πειραιά, αφού είχε υπάρξει κατάργηση του πλαφόν της γ' θέσης από τα άλλα λιμάνια της Αττικής (Λαύριο, Ελευσίνα). Η απελευθέρωση θα πρέπει να αφορά όσες γραμμές έχουν μεταφερόμενο όγκο επιβατών άνω των 300.000 επιβατών ή/και δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο εταιρείες.

Οι Τοπικές και Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις των νησιών και ο Επιμελητηριακός Όμιλος Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ) διαφωνούν με αυτή την απόφαση και στηρίζουν τη θέση τους σε δύο επιχειρήματα. Αναφέρονται αρχικά στις συνθήκες που επικρατούν στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, αφού, όπως αναφέρουν, δεν δικαιολογούν την προτεινόμενη απελευθέρωση. Επίσης, υπογραμμίζουν ότι οι κοινωνίες των νησιών δεν μπορούν να αντέξουν νέες αυξήσεις στους ναύλους της ακτοπλοΐας, θεωρούν ότι η απελευθέρωση της τιμής των ναύλων θα οδηγήσει σε ανεξέλεγκτες αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης ή ρύθμισης (μετά την κατάργηση της Ρυθμιστικής Αρχής), θα επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων και θα έχει άμεσες αρνητικές συνέπειες στην οικονομία και στην τουριστική κίνηση των νησιών.

Για τη συγκεκριμένη πρόταση, οι ακτοπλόοι εφοπλιστές επισημαίνουν ότι δεν φτάνει και υπογραμμίζουν ότι το πρόβλημα εντοπίζεται στη μη συμβατότητα του εθνικού δικαίου και συγκεκριμένα του Νόμου 2932/2001 με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92. Εάν δεν τροποποιηθεί ο 2932, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει εναρμόνιση του εθνικού δικαίου προς τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006)

3.2 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε τόσο την εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου όσο και την ειδική αναφορά στην Ελληνική εμπειρία, προκύπτει ότι κεντρικό θέμα στην ομαλή εξέλιξη της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών²⁷ είναι η αντιμετώπιση των νησιωτικών μεταφορών και οι όροι που αυτές εκτελούνται.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι τα νησιά και οι νησιωτικές περιφέρειες ευρύτερα αντιμετωπίζουν μία σειρά προβλημάτων, τα οποία υπονομεύουν στην ισότιμη ένταξη αυτών περιοχών στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι αυτό άλλωστε αναγνωρίστηκε και στην συνθήκη του Άμστερνταμ.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι τα νησιά συμπεριλαμβάνονται μεταξύ των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών της ΕΕ. Αυτή η οικονομική κατάσταση που διαρκεί αρκετές δεκαετίες τώρα, αποτελεί ταυτόχρονα αιτία και αποτέλεσμα μιας σειράς φαινομένων όπως η αποδιάρθρωση του τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, ο πολιτιστικός μαρασμός, η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση κλπ δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Επομένως γίνεται σαφές ότι δεν πρόκειται για προβλήματα συγκυριακής φύσης, αλλά για δομικά προβλήματα. Κατά συνέπεια οι πολιτικές που θα εφαρμοστούν για να είναι αποτελεσματικές θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διόρθωση των γενεσιουργών αιτίων του προβλήματος και όχι των επιφαινομένων του.

²⁷ Ψαράυτης Χαρίλαος Ν., Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2003, Ακτοπλοΐα: μερικά πεζά προβλήματα.

Ο τομέας των θαλάσσιων και των εναέριων μεταφορών είναι οι περιοχές όπου εντοπίζεται ο μεγαλύτερος αριθμός ειδικών ρυθμίσεων για τα νησιά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας.

Παρόλα αυτά από την πλευρά των μεταφορών, η έννοια της “Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς” παραμένει, για τις νησιώτικες περιοχές, σε μεγάλο βαθμό ανεκπλήρωτη. Για να προσπελάσουν τις βασικές ζώνες παραγωγής και κατανάλωσης της Ένωσης, τα νησιά υποχρεώνονται σε σημαντικές πρόσθετες επιβαρύνσεις.

Κομβικό σημείο στην άρση αυτής της ανισότητας είναι ο προσδιορισμός των όρων που προσδιορίζουν το αναγκαίο επίπεδο (ποιότητας και τιμής) παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών και η διασφάλιση της πρόσβασης των πολιτών σε αυτές δεδομένου ότι αποτελούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.

Οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος²⁸ περιλαμβάνουν δραστηριότητες εμπορικού χαρακτήρα, ενώ εκπληρώνουν αποστολή κοινής ωφέλειας και ως εκ τούτου τα κράτη μέλη τους χορηγούν ειδικά δικαιώματα δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 86 της συνθήκης ΕΕ). Αυτό ισχύει ειδικότερα όσον αφορά τις υπηρεσίες στους τομείς των δικτύων μεταφοράς, ενέργειας και επικοινωνιών.

Το άρθρο 16, της Συνθήκης της ΕΕ (ενσωματώθηκε με την Συνθήκη του Αμστερνταμ, 1997) αναγνωρίζει τη θέση που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος στα πλαίσια των αξιών που είναι κοινές στους πολίτες της Ένωσης καθώς και τη συμβολή τους στην προώθηση της κοινωνικής και

²⁸ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν. και Κορρές Αλκιβιάδης, Ναυτικά Χρονικά Ιανουάριος 2005, Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αποχής.

εδαφικής συνοχής της Ένωσης. Οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να λειτουργούν βάσει αρχών και προϋποθέσεων οι οποίες διευκολύνουν την εκπλήρωση του σκοπού τους.

Το Σύνταγμα, το οποίο βρίσκεται υπό συζήτηση, περιλαμβάνει τη Χάρτα Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ και, κατά συνέπεια, ορίζει ότι η Ένωση αναγνωρίζει και σέβεται την πρόσβαση στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για να προωθήσει την κοινωνική και εδαφική της συνοχή. (άρθρο 36 της Χάρτας). Εξάλλου, το Σύνταγμα προβαίνει σε τροποποίηση του τρέχοντος άρθρου 16, ορίζοντας ότι η Ένωση και τα κράτη μέλη, εντός των ορίων των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους και εντός του πεδίου εφαρμογής του Συντάγματος, μεριμνούν ούτως ώστε οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος να λειτουργούν βάσει αρχών και προϋποθέσεων, ιδίως οικονομικών και δημοσιονομικών, οι οποίες επιτρέπουν την εκπλήρωση του σκοπού τους.

Όλες αυτές οι προβλέψεις όμως στο τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών δεν έχουν τύχει σαφούς εφαρμογής και η διαδικασία απελευθέρωσης αν και ο Κανονισμός ανέφερε σαφώς τα ουσιώδη στοιχεία της δημόσιας υπηρεσίας δεν όριζε το περιεχόμενό τους και δεν προέβλεπε μηχανισμούς παρακολούθησης και διασφάλισης. Η διαδικασία²⁹ απελευθέρωσης άλλων τομέων υπήρξε πολύ ώριμη, οι τηλεπικοινωνιακές ή οι ταχυδρομικές υπηρεσίες για παράδειγμα. Για αυτές τις υπηρεσίες, αναπτύχθηκε από τα όργανα της Κοινότητας, η έννοια της καθολικής υπηρεσίας, η οποία προσδιορίζει ένα σύνολο απαιτήσεων κοινής ωφελείας, στις οποίες θα έπρεπε να υπόκεινται, σε ολόκληρη την Κοινότητα. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την έννοια αυτή έχουν ως στόχο να εξασφαλίσουν παντού την πρόσβαση όλων σε ορισμένες ουσιώδεις παροχές υπηρεσιών, ποιοτικών και σε προσιτή τιμή.

²⁹ Ψαραύτης Χαρίλαος Ν. και Κορρές Αλκιβιάδης, *Ναυτικά Χρονικά* Ιανουάριος 2005, *Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής*.

Η έλλειψη σαφούς προσδιορισμού του περιεχομένου της «καθολικής υπηρεσίας» για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και ιδιαίτερα για τις νησιωτικές μεταφορές επέτεινε και την ασάφεια γύρω από τα όρια της δημόσιας υπηρεσίας . Η κριτική και οι προτάσεις εκ μέρους των νησιωτικών περιοχών επικεντρώνονται ακριβώς σε αυτό το σημείο δηλαδή στη διαδικασία και τους όρους ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή για τη σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα βασικά σημεία αυτής της κριτικής εντοπίζονται στον κανόνα της επιλογής του μειοδότη στους διαγωνισμούς για την κάλυψη των νησιωτικών γραμμών, για τις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Αυτή η πρακτική επιφέρει πολλές φορές προβλήματα που σχετίζονται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και προκαλεί κινδύνους για τη διατήρηση των επιπέδων απασχόλησης νησιωτών ναυτικών. Η κατάτμηση του δικτύου και οι προκηρύξεις ανά γραμμή δημιουργούν επίσης προβλήματα στην ενδοεπικοινωνία και συντελούν στην περαιτέρω «ασυνέχεια» και κατάτμηση του νησιωτικού χώρου. Η μικρή διάρκεια των συμβάσεων είναι ένας όρος, ο οποίος έχει τύχει κριτικής και από τους χρήστες αλλά και από τους πλοιοκτήτες καθώς δημιουργεί συνθήκες αστάθειας και δεν δημιουργεί συνθήκες για εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος με πρόθεση την αναβάθμιση των υπηρεσιών. (Eurisles, 2003)

Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει από την αποτίμηση της υλοποίησης της πολιτικής για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι ότι απαιτείται εμβάθυνση στα θέματα νησιωτικών μεταφορών με την σαφή αποτύπωση και προσδιορισμό των ουσιωδών στοιχείων της δημόσιας υπηρεσίας. Πρόκειται για αλλαγή της αντίληψης για την διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών. Οι μέχρι τώρα πολιτικές που είχαν ως κέντρο το πλοίο επιβάλλεται να αντικατασταθούν από την συστημική και δικτυακή προσέγγιση (δίκτυο - λιμάνι-εταιρεία – υποστηρικτικές υπηρεσίες-παρακολούθηση στοιχείων κίνησης και οικονομικών δεδομένων-αξιολόγηση-διασφάλιση παροχής υπηρεσίας) παράλληλα με τη θέσπιση σαφών κριτηρίων διασφάλισης του Δημοσίου Συμφέροντος. Για τη ρεαλιστική υλοποίηση ενός τέτοιου προτύπου εξυπηρέτησης των νησιωτικών μεταφορών είναι απαραίτητος ο βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός ώστε να διασφαλισθεί η ομαλή

μετάβαση παράλληλα με την θεσμοθέτηση μηχανισμών παρακολούθησης (monitoring) τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ιδιομορφία και η πολυπλοκότητα του νησιωτικού χώρου δεν δίνει τη δυνατότητα «αντιγραφής» έτοιμης λύσης από άλλες αγορές, απαιτεί ειδική λύση που απαραίτητα θα βασίζεται στις προδιαγραφές που αναφέρονται παράλληλα όμως με τη αναγκαία δημοκρατική διαβούλευση, ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις και οι διαθέσεις των νησιωτών αλλά και οι περιορισμοί και να εμπεδωθεί η νέα αντίληψη.

3.3 ΟΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ

Αιτία των σεναρίων για επικείμενες συγχωνεύσεις³⁰ είναι οι ισχυρές συνθήκες ανταγωνισμού σε γραμμές –φιλέτα όπου λόγω της ύπαρξης δύο και πλέον εταιρειών σε αυτές, υπάρχει αναγκαιότητα συρρίκνωσης του αριθμού των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Επίσης, η ωρίμανση της ευρωπαϊκής αγοράς³¹ θα οδηγήσει στο άμεσο μέλλον στη δημιουργία περαιτέρω συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις αγορές αυτές.

Τα σημεία όπου εστιάζεται η προσοχή των μερών της αγοράς στο άμεσο μέλλον είναι τα εξής:

1. Στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά και κυρίως στις γραμμές που παρατηρούνται ισχυρές συνθήκες ανταγωνισμού, λόγω της ύπαρξης δύο και πλέον εταιρειών σε αυτές, υπάρχει αναγκαιότητα συρρίκνωσης του αριθμού των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα ένα νέο κύμα συγχωνεύσεων οι οποίες θα οδηγήσουν σε συγκέντρωση (consolidation) του κλάδου.

³⁰ Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

³¹ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 99-113

2. Η ωρίμανση της ευρωπαϊκής αγοράς θα οδηγήσει στο άμεσο μέλλον στη δημιουργία περαιτέρω συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις αγορές αυτές.
3. Αναφορικά με την περίπτωση συγχωνεύσεων ευρωπαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών διαφορετικής εθνικότητας με στόχο τη δημιουργία μεγάλων σε όγκο εταιρειών αναμένεται μια σημαντική σε χρόνο καθυστέρηση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι περισσότερες Ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν χαρακτηριστικά που επηρεάζονται από τις εθνικές πολιτικές των θαλασσιών αγορών που εξυπηρετούν περιορίζοντας έτσι την δυνατότητα επέκτασής τους σε άλλες αγορές.
4. Η αλλαγή των εθνικών χαρακτηριστικών αυτών των εταιρειών έχει συντελεστεί βεβαίως σε μεγαλύτερο βαθμό στην Ευρώπη απ' ό,τι στην Ελλάδα. Βέβαιον είναι ότι η ανάπτυξη των συγχωνεύσεων εταιρειών του κλάδου σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα προχωρήσει έστω και με αργούς ρυθμούς και βεβαίως η δημιουργία τους θα επιφέρει οικονομίες κλίμακας οι οποίες θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και αξιοποιήσιμες σε νησιωτικές χώρες όπως αυτή της Ελλάδας.
5. Χρειάζεται ένας συνεχής σχεδιασμός των επιδοτούμενων γραμμών σύμφωνα με τις ανάγκες των τοπικών νησιωτικών κοινωνιών και περιφερειακών οικονομιών.
6. Οι αυξανόμενες απαιτήσεις των Ελλήνων χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αναμένεται να οδηγήσουν σε σταδιακή αύξηση του κόστους των επιχορηγήσεων σε μορφή κοινωνικών δαπανών, με αποτέλεσμα να απαιτείται μία όσο το δυνατό πιο ορθολογιστική χρήση των πόρων αυτών.
7. Η Ελληνική πολιτεία οφείλει να εστιάσει την πολιτική της σε σχέση με το σχεδιασμό δρομολογίων έχοντας ως γνώμονα την κοινωνική συνοχή του αρχιπελάγους, της μελετώντας τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή η όχι συνθηκών ανταγωνισμού όχι τόσο ανά νησί σαν τόπο προορισμού αλλά κυρίως ανά νησιωτικό σύμπλεγμα. Σε μία τέτοια βάση θα μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν μεγάλες εταιρείες στα νησιωτικά συμπλέγματα και να δημιουργηθεί επιτέλους το σύστημα Hub and Spoke (Διαμετακομιστικοί κόμβοι) που παράλληλα θα επιτρέψει τη δημιουργία νέων μικρότερων επενδυτικών σχημάτων που θα εξυπηρετήσουν ενδονησιωτικές μεταφορές.

Οι αλλαγές που συντελέστηκαν στη μετοχική σύνθεση των εταιρειών το 2006 είναι σημαντικές τόσο σε ποσοστά όσο σε ουσία. Η αύξηση της συμμετοχής του κ.κ. Π. Λασκαρίδη στη μετοχική σύνθεση της Hellenic SeaWays φτάνοντας το 34,7%, η παράλληλη πώληση της συνολικής θέσης της Hellenic SeaWays από την Attica Group και η εξαγορά του συνόλου της C-LINK από τη ΝΕΛ αποτελούν τις κύριες κινήσεις που έλαβαν χώρα μέσα στο 2006. Οι εξελίξεις βέβαια συνεχίζονται μέχρι και σήμερα αφού μέσα στο 2007 ο κ.κ. Π. Λασκαρίδης εξαγόρασε από τον κ. Παναγόπουλο το σύνολο της θέσης της Attica Group στις Μινωϊκές κατέχοντας πλέον το 27,0% των Μινωϊκών και ο όμιλος Grimaldi αγόρασε το 14,23% της ANEK κατά τη διάρκεια της αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου. Η είσοδος νέων επενδυτών στο χώρο αποδίδεται στην απελευθέρωση του κλάδου και στην θετική πορεία των τελευταίων ετών από όλες τις εταιρείες στους τομείς οργάνωσης και διαχείρισης αυτών.

Βέβαια επισημαίνεται η "αμυντική" -όπως χαρακτηρίζεται- στρατηγική που ακολουθεί σε σχέση με τους ανταγωνιστές της ο παραδοσιακός "επιθετικός παίχτης", η Attica Group τόσο μέσω της πώλησης πακέτων μετοχών ελληνικών ακτοπλοϊκών (11,6% της Hellenic Seaways), όσο και μέσω της σταδιακής εξόδου από τις αγορές τις Βόρειας Ευρώπης μέσω της πώλησης πλοίων και γραμμών.

3.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΦΙΝ: ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ DEAL³²

Η MIG απέκτησε το 49,9% της Attica Group έναντι 5,50 ευρώ ανά μετοχή. Η συναλλαγή πραγματοποιήθηκε χρηματιστηριακά, μέσω της θυγατρικής της Marfin Investment Group, MIG Shipping SA, με τέσσερα πακέτα, συνολικής αξίας, περίπου, 286,1 εκατ. ευρώ, το πρωινό της περασμένης Τετάρτης. Η MIG κατέχει πλέον συνολικά το 51,3% της Attica.

³² Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

Με βάση την ισχύουσα νομοθεσία δεδομένου ότι η MIG αποκτά ποσοστό υψηλότερο του 1/3 της Attica υποχρεούται να προχωρήσει στην υποβολή δημόσιας πρότασης για το υπόλοιπο των μετοχών της Attica το αργότερο εντός 20 ημερών.

Η Marfin μέσω της Attica ελέγχει και την θυγατρική Blue Star Ferries αφού η Attica Group κατέχει το 48,55% της Blue Star. Ο Περικλής Παναγόπουλος ήλεγχε το 43,49% της Attica Group, ενώ 10,44% ελέγχει ακόμη η Mitica Limited. Το υπόλοιπο 46,07% είναι σε ελεύθερη διασπορά.

Ο Περικλής Παναγόπουλος παραμένει πρόεδρος της Attica, ενώ ο Ανδρέας Βγενόπουλος πρόκειται να αναλάβει καθήκοντα μη εκτελεστικού αντιπροέδρου στην εταιρεία: «Παραμένω πρόεδρος της εταιρείας η οποία με την είσοδο στο εταιρικό κεφάλαιο ενός ισχυρότατου μετόχου όπως είναι η MIG δημιουργεί τις προϋποθέσεις για θεαματική ανάπτυξη. Οι απαιτήσεις που δημιουργούνται από τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας επιβάλλουν τη σύναψη συμμαχιών και συγχωνεύσεων για τη σωστή αντιμετώπιση των επιχειρηματικών προκλήσεων», δήλωσε ο Περικλής Παναγόπουλος που παραμένει πρόεδρος στον όμιλο Attica.

Ο Ανδρέας Βγενόπουλος με τη σειρά του δήλωσε τα εξής: «Ευχαριστώ τον κ. Παναγόπουλο για την επιλογή της MIG ως του νέου μετόχου πλειοψηφίας και συμμάχου για την περαιτέρω ανάπτυξη της Attica. Είμαι βέβαιος ότι η εταιρεία υπό την ηγεσία του και με τη δική μας πολλαπλή υποστήριξη θα συνεχίσει να παράγει σημαντικές υπεραξίες προς όφελος όλων των μετόχων της».

3.5 ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Οι αναδιαρθρώσεις των δανείων των εταιρειών αποτέλεσαν μακροχρόνια και επίπονη διαδικασία η οποία ολοκληρώθηκε, αναφέρει η μελέτη³³. Το κοινό στοιχείο

³³ Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

των αναδιαρθρώσεων ήταν η μείωση των δυσβάσταχτων ετησίων αποπληρωμών και η ορθολογικότερη αντιμετώπιση της αγοράς από τους τραπεζίτες. Οι νέες αναδιαρθρώσεις των δανείων δίνουν την ευκαιρία στις εταιρείες να μπουν σε μία νέα αναπτυξιακή τροχιά.

Η επιτυχής έκβαση των παραπάνω διαπραγματεύσεων παρέχει αισιοδοξία για το μέλλον αφού φαίνεται ότι τράπεζες και οι εταιρείες πλέον συμπλέουν προς μία συνεχή και άμεση συνεργασία. Η εν λόγω μείωση που επιτεύχθηκε οφείλεται αφενός στην ομαλή αποπληρωμή των δανείων λόγω των αναδιαρθρώσεων αυτών που κατέληξαν σε πιο ρεαλιστικές δομές πληρωμών (σε σχέση με τις αρχικές υπεραισιόδοξες εκτιμήσεις αποπληρωμών) και αφετέρου στην πώληση πλοίων που βοήθησαν στην μείωση των δανείων λόγω προπληρωμών. Το 2006 οι δανειακές υποχρεώσεις μειώθηκαν κατά 28% που αποτελεί τη μεγαλύτερη μείωση από το 2000 μέχρι και σήμερα.

Οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι πλέον σχεδόν μοιρασμένες ανάμεσα σε ξένες και ελληνικές. Το 41% του συνόλου του δανεισμού προέρχεται από Ελληνικές τράπεζες ενώ το υπόλοιπο 59% προέρχεται από τις ξένες τράπεζες. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά για ένα μεγάλο διάστημα ήταν εκτός των στρατηγικών επιλογών του τραπεζικού χώρου. Οι κύριοι λόγοι ήταν η καθυστέρηση των διαρθρωτικών αλλαγών του κλάδου από την πολιτεία και η μακρόχρονη περίοδος των αναδιαρθρώσεων που έκαμψε την τραπεζική πίστη.

3.6 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

«Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι περισσότερο έτοιμη από ποτέ να υψώσει, παράλληλα με την ελληνική, την ευρωπαϊκή σημαία, στη σκιά της οποίας θα βρει τους νέους συνεργάτες και τις νέες μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες» επεσήμανε στο

Capital.gr, ο τραπεζίτης Γιώργος Ξηραδάκης, διευθύνων σύμβουλος της ΧRTC που εξειδικεύεται στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.

«Οι προοπτικές για τη συνεχιζόμενη αναμόρφωση του κλάδου παραμένουν αντίστοιχες με την περυσινή περίοδο και αναμένονται περαιτέρω κινήσεις εξαγορών και συγχωνεύσεων, καθώς και νέες επενδύσεις με σκοπό τη συνεχιζόμενη ανανέωση αλλά και την επέκτασή τους πέραν της εσωτερικής αγοράς. Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά, η πλέον ανταγωνιστική στην Ευρώπη, δίνει μεγάλες δυνατότητες συγχωνεύσεων και κατ' επέκταση δημιουργίας νέων μικρών και ευέλικτων εταιρικών σχημάτων» τονίζει και προσθέτει: «Όσο συνεχίζεται η προσπάθεια ενίσχυσης της εταιρικής οργάνωσης και της διαφάνειας των εταιρειών τόσο πιο συχνά θα διέρχονται την είσοδο της αγοράς αγοραστές και την έξοδο της πωλητές. Ουδείς αμφισβήτησε τη ρήση 'Όταν μπορείς να πουλήσεις με καλά κέρδη, πουλάς. Ως εκ τούτου η αγορά μπορεί με ευχαρίστηση να καλωσορίζει επιχειρηματικά ονόματα στον κλάδο, αλλά καλό θα είναι, να είναι πάντα έτοιμη και να τους αποχαιρετίσει ευχαριστώντας τους για τη συνεισφορά τους. Η ελληνική ακτοπλοΐα μεταλλάχθηκε σε ασφαλή επενδυτικό τομέα με περαιτέρω δυναμική ανάπτυξης. Οι εξελίξεις και οι προοπτικές της βασίζονται σε γόνιμο έδαφος».

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις πρέπει να ατενίζουν το μέλλον με μεγάλη αισιοδοξία αφού τόσο η ανταγωνιστική³⁴ φύση τους όσο και η μακροχρόνια εμπειρία τους αποτελούν εχέγγυα για την ασφαλή επέκταση των δραστηριοτήτων τους.

Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Ξηραδάκη οι προοπτικές για το μέλλον είναι γενικώς ευοίωνες για τους επενδυτές, καθώς η ελληνική ακτοπλοΐα ύστερα από πολλά χρόνια είναι εξοπλισμένη από δυνατά επιχειρηματικά και διαχειριστικά σχήματα που εξασφαλίζουν τη διαφάνεια αλλά και τη δυναμική επιχειρηματική

³⁴ Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

δράση. Όλοι σχεδόν έχουν δοκιμαστεί στις αγορές του εξωτερικού και απόλαυσαν τα κέρδη που προέρχονται από αυτές. Ουσιαστικό παράδειγμα είναι η κερδοφορία των γραμμών της Αδριατικής, που συνεισέφεραν στην οικονομική ανάκαμψη του κλάδου και στην επιβεβαίωση των ορθών επενδύσεων της τελευταίας δεκαετίας . Επιπλέον, τονίζει ότι η επίλυση των συνθηκών λειτουργίας των ακτοπλοϊκών στόλων μέσω της γενναίας μεταρρύθμισης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από την πολιτεία, η ανάκαμψη του κλάδου στο χρηματιστήριο, η ανάκαμψη της τραπεζικής πίστης και η εργασιακή νηνεμία είναι εφόδια για να ξεπεράσουν τα προβλεπόμενα εμπόδια που δεν θα είναι λίγα. Ανάμεσα σε αυτά, πάνω απ' όλα συγκαταλέγεται ο ανταγωνισμός που θα δεχτούν από τους ευρωπαϊούς ακτοπλόους, η συνεχιζόμενη αύξηση του κόστους απόκτησης πλοίων, που αναμένεται να συνεχιστεί αμείωτη την ερχόμενη πενταετία, και βεβαίως η πολυετή εσωστρεφή συμπεριφορά που επιβάλλεται να σταματήσει . Τέλος, εκτιμά ότι σε περίπτωση επιλογής αμυντικών στρατηγικών και περιορισμού της επιχειρηματικής δράσης στο εσωτερικό η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κινδυνεύει με περιορισμό της ελληνικότητάς της και κατ' επέκταση της βιωσιμότητας των μικρότερων εταιρειών του κλάδου κάτι που θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα στην διατήρηση ενός υγιούς δικτύου θαλασσίων μεταφορών στην χώρα.

3.7 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΟΝΤΟΣ

α. Δυνατότητες

- Ποιοτική Διοίκηση
- Ανανέωση στόλου
- Ομαλές τραπεζικές σχέσεις
- Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων
- Εξορθολογισμός λειτουργιών
- Υψηλή πληρότητα σε ορισμένες γραμμές της Ελληνικής αγοράς

β. Ευκαιρίες

- Είσοδος στρατηγικών επενδυτών
- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις και συνέργειες

- Σταδιακή υποστήριξη στην αναβάθμιση λιμενικών υποδομών
 - Εξωστρέφεια Ελληνικών εταιρειών- Δημιουργία νέων γραμμών σε Ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο από Ελληνικές εταιρείες
 - Ανάγκη νέων επενδύσεων
 - Νέα πακέτα επιδοτήσεων από ΕΕ και Ελληνικό Δημόσιο αποτελούν κίνητρα για νέες επενδύσεις
- Ανάκαμψη τραπεζικής πίστης στη αγορά

γ. Αδυναμίες

- Υψηλός μέσος όρος ηλικίας στόλου στην Ελληνική αγορά
 - Χαμηλή πληρότητα σε ορισμένες γραμμές της Ελληνικής αγοράς λόγω υπερπροσφοράς πλοίων
 - Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών
- Πολυφωνία και καθυστερήσεις στο σύστημα επιδοτήσεων

δ. Απειλές

- Καθυστέρηση στην χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον
 - Ελλιπής υποδομή σε κύρια και περιφερειακά λιμάνια
 - Έλλειψη πλοίων και ναυπηγικών κλινών στην διεθνή αγορά
 - Κόστος καυσίμων
 - Εποχικότητα
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός

3.8 ΤΑ ΘΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Στα θετικά στοιχεία του κλάδου περιλαμβάνονται οι υψηλοί συντελεστές πληρότητας³⁵ οι οποίοι οφείλονται στη μείωση του ακτοπλοϊκού στόλου (-32% μείωση στον αριθμό πλοίων σε λειτουργία από το 2004) και τα αυξημένα "έκτατα έσοδα" λόγω λογιστικών κερδών από την πώληση πλοίων. Αποτέλεσμα των δύο αυτών παραγόντων είναι τα βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα (EBITDA και καθαρά αποτελέσματα) για τα τελευταία τρία χρόνια.

"Η ανάγκη συνέχισης της ανανέωσης του στόλου είναι γεγονός αν και μέχρι σήμερα αυτή λαμβάνει χώρα σε περιορισμένη κλίμακα από εταιρίες όπως η Hellenic Seaways και μικρότερες όπως η ΣΑΟΣ και η G.A. Ferries" επισημαίνεται στην έρευνα.

3.9 ΕΚΣΥΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας μέσα σε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού είναι ο εκσυγχρονισμός³⁶ της λειτουργίας των επιχειρήσεων:

"Η επίλυση των συνθηκών λειτουργίας των ακτοπλοϊκών στόλων μέσω της γενναίας μεταρρύθμισης της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς από την πολιτεία, η ανάκαμψη του κλάδου στο χρηματιστήριο, η ανάκαμψη της τραπεζικής πίστης και η εργασιακή νηνεμία είναι εφόδια για να ξεπεράσουν τα προβλεπόμενα εμπόδια που δεν θα είναι λίγα. Ανάμεσα σε αυτά, πάνω απ' όλα συγκαταλέγεται ο ανταγωνισμός που θα δεχτούν από τους ευρωπαϊούς ακτοπλόους, η συνεχιζόμενη αύξηση του κόστους απόκτησης πλοίων, που αναμένεται να συνεχιστεί αμείωτη την ερχόμενη πενταετία, και βεβαίως η πολυετή εσωστρεφή συμπεριφορά που επιβάλλεται να

³⁵ Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

³⁶ Ξηραδάκης Γ., συνέντευξη στο www.capital.gr στις 17/12/2007

σταματήσει. Σε περίπτωση επιλογής αμυντικών στρατηγικών και περιορισμού της επιχειρηματικής δράσης στο εσωτερικό η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κινδυνεύει με περιορισμό της ελληνικότητάς της και κατ' επέκταση της βιωσιμότητας των μικρότερων εταιρειών του κλάδου κάτι που θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα στην διατήρηση ενός υγιούς δικτύου θαλασσίων μεταφορών στην χώρα".

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

4. Η ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

4.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Με τον όρο Άγωνα γραμμής³⁷ (non profit line) χαρακτηρίζεται η δρομολογιακή εκείνη γραμμή πλοίου που δεν παρουσιάζει εμπορική ή επιβατική κίνηση με συνέπεια ούτε και επιχειρηματικό ενδιαφέρον εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών. Προκειμένου όμως στην Ελλάδα, να τύχουν της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης οι περιοχές αυτών των δρομολογιακών γραμμών, που κυρίως είναι νησιωτικές, αναγκάζεται το κράτος να επιδοτήσει τις γραμμές αυτές και να δρομολογήσει πλοία κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού. Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ τις άγονες γραμμές τις καθορίζει το Υπουργικό Συμβούλιο και αυτές διακρίνονται σε "κύριες", "ταχυδρομικές" και "τουριστικές".

Τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές διενεργεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), στη συνέχεια των οποίων και υπογράφονται σχετικές συμβάσεις μεταξύ του Δημοσίου και των πλοιοκτητών ή εφοπλιστών που μειοδότησαν για κάθε μία των αγόνων γραμμών.

Κύριες άγονες γραμμές σήμερα υφίστανται στις Κυκλάδες και στη Δωδεκάνησο. «Άγονες» Γραμμές ονομάζονται αδόκιμα στην καθομιλουμένη οι ακτοπλοϊκές γραμμές δημοσίου συμφέροντος του άρθρου 8 του Νόμου 2932/2001. Σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου, όταν με την διαδικασία της τακτικής (ελεύθερης) δρομολόγησης πλοίου δεν καλύπτονται οι ανάγκες της συνέχειας, της τακτικότητας, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών, όπως ο Νόμος προβλέπει, τότε ο Υπουργός, σήμερα ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής

³⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος, (2006).

Πολιτικής (ΕΝΑΝΠ) και στο παρελθόν από κοινού οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 3 έως 12 ετών, για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής.

Με τον Νόμο 3450/2006 «Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις» καταργείται η υποχρεωτικότητα του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και υιοθετείται η έννοια του «ενδεικτικού» δικτύου. Με την τροποποίηση αυτή η πλειονότητα των μικρών νησιών έμεινε εκτός των γραμμών τακτικής δρομολόγησης των πλοίων και έτσι αποστερήθηκαν της ακτοπλοϊκής τους εξυπηρέτησης. Αυξήθηκαν κατακόρυφα οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος (άγονες γραμμές) με συνέπεια την σημαντικότερη αύξηση της δαπάνης του επιδοτούμενου συγκοινωνιακού έργου στην ακτοπλοΐα ενδεικτικά.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

Δημόσια δαπάνη για την επιδότηση των Άγονων Γραμμών		
2004	2008	2009
72 επιδοτούμενες «άγονες» γραμμές	84 επιδοτούμενες «άγονες» γραμμές	85 επιδοτούμενες «άγονες» γραμμές
40.000.000 €	70.000.000 €	100.000.000 €

Με διάταξη του ίδιου Νόμου υποβαθμίζεται παράλληλα ο ρόλος του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ). Με το Π.Δ. 126/06 καταργείται διάταξη του Νόμου 2932/01 σχετική με το όριο ηλικίας των πλοίων και έτσι ματαιώνεται η προβλεπόμενη απόσυρση των υπερήλικων πλοίων, τα οποία κατ' αποκλειστικότητα πλέον «μοιράζονται» τα μεγάλα ποσά της επιδότησης των άγονων γραμμών.

Επίσης, αρνητικές συνέπειες για την ποιότητα και το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα είχε η Κοινή Υπουργική Απόφαση

3323/0101/2006 (ΦΕΚ Β' τεύχος 657/25-05-2006, με την οποία απελευθερώθηκαν οι ναύλοι στην οικονομική θέση των πλοίων.

Με αυτές τις πολιτικές προετοιμάστηκε το έδαφος για να ευδοκιμήσουν και να αναπτυχθούν ανενόχλητα φαινόμενα αδιαφάνειας ως προς την ανάθεση των γραμμών δημοσίου συμφέροντος, φαινόμενα εναρμονισμένων πρακτικών και μονοπωλιακής εκμετάλλευσης ακτοπλοϊκών γραμμών και φαινόμενα ακραίας κερδοσκοπίας σε βάρος των πολιτών – χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, ενώ επήλθε ραγδαία επιδείνωση της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης και απομόνωση πολλών μικρών νησιών, αποδυνάμωση της έννοιας του δημοσίου συμφέροντος και διασπάθιση του δημοσίου χρήματος, μέσω των επιδοτήσεων ενός αναχρονιστικού και αναποτελεσματικού συστήματος «άγονων» γραμμών.

4.2 ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (ΕΕΑ)

Η ΕΕΑ ήδη από της καταρτίσεως των υπ' αριθμ Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π./ΔΘΣ Β' 3327.1/43/08/1-9-2008 και Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π./Γ.Γ.Αιγαίου ΔΜ/Φ231.01/8902/10-9-2008 προκηρύξεων περί ανάθεσης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, εξέφρασε τις έντονες αντιρρήσεις της περί του τρόπου διεξαγωγής των διαγωνισμών. Για το σκοπό αυτό και με την αριθ. 5770/23-9-2008 αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας ζήτησε την ακύρωση των Προκηρύξεων αυτών και την ανάθεση με αντικειμενικούς και διαφανείς όρους ως και την τήρηση των αρχών της ισότητας. Με επανειλημμένες ενέργειές του το Προεδρείο της ΕΕΑ τόσο ενώπιον της πολιτικής ηγεσίας του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π. όσο και ενώπιον των αρμοδίων οργάνων όπως το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών³⁸, εξέφρασε τις θέσεις της Ένωσης επί του θεσμικού πλαισίου των δρομολογήσεων δημόσιας υπηρεσίας και των κριτηρίων ανάθεσης, ενέργειες που είχαν άμεσα θετικά αποτελέσματα καθώς με τις

³⁸ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. και Σαμπράκος Ευάγγελος Α., (2002). Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, εκδόσεις Σταμούλης

αλληπάλληλες δημοσιεύσεις, δελτία τύπου και συνεντεύξεις η κοινή γνώμη κατενόησε το σύστημα ανάθεσης γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και διάφορες σκοπιμότητες που εξυπηρετούνται εις βάρος των ιδίων και των νησιών τους. Το ίδιο θέμα ετέθη και στο πλαίσιο της συνάντησης στις Βρυξέλλες με τους υπηρεσιακούς παράγοντες της Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με εξαιρετικά θετική ανταπόκριση ιδίως στο σκέλος που αφορά την αντίθεση του ν. 2932/2001 με τον Καν. 3577/1992 και τη μη ύπαρξη της δυνατότητας δραστηριοποίησης Ευρωπαϊών πλοιοκτητών στον Ελλαδικό χώρο κατά τη χειμερινή περίοδο.

4.3 ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Στην Ελλάδα το 14% του πληθυσμού κατοικεί σε 124, από τα 3500 συνολικά νησιά ενός εκτεταμένου Αρχιπελάγους που περιβάλλει τη χώρα μας –μοναδικού φαινομένου για κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τριανταμία (31) κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εξυπηρετούν σήμερα τις ανάγκες μεταφοράς κατοίκων, επισκεπτών και εμπορευμάτων, συνδέοντας τα 96 λιμάνια των νησιών με τα 42 της ηπειρωτικής χώρας.

Η ακολουθούμενη μέχρι σήμερα πολιτική, συναρμοδιότητας τεσσάρων Υπουργείων και αρκετών Οργανισμών (χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης) με επίκεντρο το μεταφορικό μέσο (κυρίως το πλοίο) και όχι το μεταφορικό έργο, διαμόρφωσε συνθήκες, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές, από τις οποίες προκύπτει η δημιουργία ομάδων νησιών τριών ταχυτήτων:

- Τα μεγάλα, πιο «εμπορικά» και τουριστικά νησιά βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία εξυπηρέτησης με προβλήματα ικανοποίησης της ζήτησης κατά τις περιόδους αιχμής και χαμηλής συχνότητας κατά τις υπόλοιπες περιόδους του έτους.

- Ο πολύ μεγάλος αριθμός μεσαίων αλλά και μεγάλων πλην απομακρυσμένων νησιών (Δωδεκάνησα, νησιά Ανατολικού Αιγαίου) τα οποία μονίμως αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.
- Τα μικρά νησιά της άγονης γραμμής, που παραμένουν σε συνθήκες απομόνωσης ανεξαρτήτως εποχής.

Δεν χωρά λοιπόν αμφιβολία ότι το σύστημα που διαμορφώθηκε δεν εξυπηρετεί τους κατοίκους των νησιών, δεν εξυπηρετεί τους επισκέπτες, δεν εξυπηρετεί τις εμπορευματικές μεταφορές, δεν εξυπηρετεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου τόσο σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα όσο και ενδονησιωτικά δημιουργώντας μεγάλες ανισότητες μεταξύ των πολιτών. Με αυτή την έννοια πρέπει να επαναπροσδιοριστεί και να επανασχεδιαστεί.

Για τον επαναπροσδιορισμό αυτόν, θεωρούμε δεδομένες ορισμένες βασικές αρχές-παραδοχές:

- Η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και ανεκτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών. Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που δεν μπορεί να υπακούει αποκλειστικά στη λογική της ανάλυσης κόστους – ωφέλειας.
- Οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά «επιταχυντή οικονομικής ανάπτυξης με κρίσιμες συνέπειες για την απασχόληση και την άρση του αποκλεισμού» καθώς η εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών στα νησιά είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών.
- Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σε αυτή την βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- Η έννοια του δημόσιου αγαθού περιλαμβάνει την αρχή της οικονομικά προσιτής (μεταφορικής) υπηρεσίας για το σύνολο του νησιωτικού πληθυσμού. Όμως αυτή σήμερα δεν διασφαλίζεται ούτε στις βιώσιμες ούτε στις επιδοτούμενες γραμμές. Απαιτείται συνεπώς να προσδιορισθεί, να παρακολουθείται και να ελέγχεται συστηματικά.
- Για λόγους ισότητας των πολιτών, για την κάλυψη αντίστοιχης απόστασης από το Κέντρο, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και στην προσφερόμενη ποιότητα, σε ένα πλαίσιο θεώρησης όπου ο νησιώτικος χώρος αποτελεί προέκταση του χερσαίου χώρου και όπου η χρέωση για την μεταφορά ανάμεσα σε ίσες αποστάσεις πρέπει να είναι δίκαιη.

Η επιστημονική έρευνα δεν μπορεί να δώσει μονοσήμαντες απαντήσεις σε θέματα όπου οι απόψεις των ενδιαφερομένων μερών διαφέρουν, αλλά την τεκμηρίωση και τα εναλλακτικά σενάρια προτάσεων και λύσεων για τη λήψη πολιτικών αποφάσεων που οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη κοινωνικές προτεραιότητες και αναπτυξιακές προσεγγίσεις. Υπ' αυτό το πρίσμα, η επιστημονική επιτροπή λαμβάνοντας κατ' αρχήν υπόψη:

- τις διαφορετικές παραμέτρους που υπαγορεύονται από τις εξελίξεις στο ευρωπαϊκό αλλά και στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον,
- τους διαφορετικούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών της χώρας ανά περιφέρεια,
- το βαθμό αποκέντρωσης που έχει επιτευχθεί κατά τα τελευταία έτη,
- την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών των νησιωτών, όπως προέκυψε από το σχετικό ερωτηματολόγιο για την παρούσα Μελέτη που στάλθηκε στους 216 νησιωτικούς ΟΤΑ,

καταλήγει, με αυστηρά επιστημονικά κριτήρια, σε τέσσερα σενάρια εκ των οποίων διακρίνει ως επικρατέστερο στις παρούσες συνθήκες ένα το επονομαζόμενο στη μελέτη ως «διαφαινόμενο σενάριο». Δεδομένου ότι η ΚΕΔΚΕ είναι πολιτικό όργανο, μπορούμε να περιγράψουμε τον ελάχιστο κοινό παρανομαστή του προτεινόμενου μοντέλου και πολιτικών ανάπτυξης μεταφορικών υπηρεσιών που απορρέουν από αυτό, στο πλαίσιο των προηγηθεισών βασικών αρχών.

Το μοντέλο αυτό και οι πολιτικές ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών οικοδομείται στη βάση:

- της συνειδητοποίησης ότι ο βαθμός νησιωτικότητας³⁹ του Ελλαδικού χώρου διαφέρει από νησί σε νησί, σύμφωνα με τον ορισμό της Ε.Ε. καθώς σχετίζεται με το μέγεθος (έκταση, πληθυσμός, οικονομικοί δείκτες κλπ.), την απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα και μια σειρά από άλλα ειδικά χαρακτηριστικά. Επομένως οι μεταφορικές ανάγκες δεν μπορεί και δεν πρέπει να αντιμετωπισθούν με ενιαίο τρόπο σε όλα τα νησιά.
- της υιοθέτησης της αρχής του μεταφορικού ισοδυνάμου. Αρχής που στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται.
- της εξασφάλιση «καθολικής υπηρεσίας», δηλαδή μίας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που θα παρέχεται από τον εξειδικευμένο οργανισμό σε κάθε χρήστη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή
- της ανάγκης ανάπτυξης νέων εθνικών πολιτικών -στο δεδομένο Κοινοτικό περιβάλλον- οι οποίες θα οδηγούν στο συντονισμό των δράσεων της Ελλάδας με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αντιμετωπίζουν αντίστοιχα

³⁹ Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Μαρία, Πάλλης Αθανάσιος., (2006),

προβλήματα (Ιταλία, Γαλλία, Βρετανία, Σκανδιναβικές χώρες), ιδίως ενόψει της έγκρισης των νέων κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων.

- της αντικατάστασης της πολιτικής που είχε ως επίκεντρο το πλοίο με μια πολιτική που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με το συντονισμό και διαφορετικών μέσων (πλοίων, αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων). Αυτό γίνεται μέσω της προκήρυξης του μεταφορικού έργου που καλείται να προσφέρει ο επενδυτής (προς συγκεκριμένα νησιά, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και με προδιαγεγραμμένη συχνότητα), αντί της (υφιστάμενης) προκήρυξης αποκλειστικά και περιοριστικά στη βάση των χαρακτηριστικών του μεταφορικού μέσου-πλοίου. Με την προσέγγιση αυτή η αγορά υπερπηδά υφιστάμενους περιορισμούς και δυσκαμψίες που περιορίζουν τις συνέργειες ανάμεσα σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα και διευκολύνεται η προσαρμογή της (πιο ευέλικτης) προσφοράς στη (μεταβαλλόμενη) ζήτηση.

Με στόχο την ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής, η διατύπωση προτάσεων για ένα ολοκληρωμένο σύστημα νησιωτικών μεταφορών οφείλει να εντάσσεται στις γενικότερες αναπτυξιακές και χωροταξικές πολιτικές, μέσα από την ενίσχυση της αποκέντρωσης και την ισχυροποίηση της Αυτοδιοίκησης στις νησιωτικές περιοχές. Σε αυτό το πλαίσιο η Αυτοδιοίκηση θα μπορεί να χρησιμοποιήσει ακόμη αποτελεσματικότερα τα «εργαλεία» που προσφέρει ο νέος ΔΚΚ ή οι Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου αναζήτησης βιώσιμης λύσης για το μεταφορικό πρόβλημα των νησιών, του οποίου τα βασικά χαρακτηριστικά αναπτύχθηκαν παραπάνω, πρέπει να ληφθεί μια σειρά από μέτρα στα πλαίσια των δυνατοτήτων που προσφέρει το Ελληνικό κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον καθώς και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. Η αγορά λειτουργεί σε ολιγοπωλιακές συνθήκες, με προβληματική συμπεριφορά στο επίπεδο του ανταγωνισμού, στο επίπεδο της προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοΐας

αλλά και στη δυνατότητα εισόδου νέων παικτών (επιχειρήσεων). Στη συγκεκριμένη αγορά εμφανίζονται υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου αλλά και έλλειμμα γνώσης (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις, παράβολα κλπ.). Τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των νησιωτικών μεταφορών (ακτοπλοϊκών και αεροπορικών) οδηγούν σε ατελείς ανταγωνιστικές αγορές (ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές) και δεν δημιουργούν υπόβαθρο για τέλειο ανταγωνισμό. Συνεπώς, όποια μέτρα πολιτικής ληφθούν για την εξυγίανση της συγκεκριμένης αγοράς θα πρέπει να στοχεύουν στην εισαγωγή ανταγωνιστικών πρακτικών προς όφελος του χρήστη και τον έλεγχο των αντι-ανταγωνιστικών μεθόδων όπως συμφωνίες, κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κλπ.

2. Τα προβλήματα εντείνονται από το γεγονός ότι υπάρχει έντονη εποχική ζήτηση και ανάγκη διαφοροποίησης της προσφοράς σε σχέση με τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Ο μέχρι σήμερα καθορισμός του ελαχίστου επιπέδου εξυπηρέτησης γίνεται με εμπειρικό τρόπο και βασίζεται σε ιστορικά δεδομένα και όχι στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων αλλά και στις αναπτυξιακές δυνατότητες των νησιών.

3. Υπάρχει σαφώς ένα κενό βιωσιμότητας των επιχειρήσεων στις άγονες γραμμές, καθώς και μη ορθολογική τιμολόγηση των υπηρεσιών στις βιώσιμες γραμμές. Το κράτος πρέπει να καλύψει με συγκεκριμένους μηχανισμούς αυτά τα κενά, λαμβάνοντας μέτρα για την αντιμετώπισή τους

4. Το καθεστώς ορίου ηλικίας των πλοίων ως μέτρο επιβολής της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού επιβατηγού στόλου δεν φαίνεται να αποδίδει αφού ήδη καταγράφεται (μέσω της πρόσφατης γήρανσης του στόλου) η αδυναμία της αγοράς να ανταποκριθεί στην αναπλήρωση των αποσυρόμενων πλοίων. Η προβλεπόμενη εντατικοποίηση των αποσύρσεων «υπερήλικων» πλοίων αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση και ειδικότερα ως προς την προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις επιδοτούμενες γραμμές.

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

1. Προώθηση δράσεων για βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν:

- Ενίσχυση του ρόλου της Επιτροπής Ανταγωνισμού με δημιουργία ειδικού τμήματος για τον έλεγχο και παρακολούθηση της ακτοπλοϊκής αγοράς.
- Επαρκή στελέχωση της Ανεξάρτητης Αρχής και ένταξη των προσπαθειών για την προστασία του χρήστη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατά εναρμονισμένων πρακτικών και χειραγώγησης τιμών.
- Επαρκή χρηματοδότηση των μηχανισμών δημοσιότητας για τη σωστή και εμπειριστατωμένη ενημέρωση των χρηστών ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.
- Δημιουργία «Παρατηρητηρίου» που θα καταγράφει συστηματικά τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τις ελλείψεις που παρατηρούνται και γενικά τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών.

2. Θεσμοθέτηση κινήτρων για την είσοδο στην αγορά νέων επιχειρήσεων. Αυτά περιλαμβάνουν:

- οικονομικά κίνητρα: φορολογικές απαλλαγές μέσω μειωμένου ΦΠΑ, ενισχύσεις σε ΜΜΕ (ιδιαίτερα σε όσες εδρεύουν στα νησιά), εγγυήσεις δημοσίου σε σημαντικές επενδυτικές πρωτοβουλίες, κλπ.
- διαρθρωτικά κίνητρα: επιχορήγηση θαλασσίων εμπορευματικών μεταφορών με ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία και Φ/Γ-Ο/Γ πλοία. Προώθηση μέτρων (π.χ. αναπτυξιακών νόμων) για την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών με ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων, αποθηκευτικών χώρων και γενικά εγκαταστάσεων φορτο-εκφόρτωσης εμπορευμάτων στα νησιά.

3. Προώθηση δράσεων για την καλύτερη ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις δυνατότητες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής τους. Οι δράσεις αυτές αφορούν:

- στη δημιουργία ενιαίου συστήματος κράτησης θέσεων για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο νησιωτικό χώρο (θαλάσσια και αεροπορικά) και τη διασύνδεσή τους με τα χερσαία μέσα. Το σύστημα θα πρέπει να είναι ανοιχτό σε κάθε πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη μείωση των δαπανών δικτύωσης, που αποτελούν σημαντικό εμπόδιο εισόδου για μικρές και τοπικές επιχειρήσεις. Επίσης, το σύστημα θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα επιλογής συνδυασμένου τρόπου μετακίνησης.
- διεξαγωγή συστηματικών ελέγχων σε πράκτορες και λοιπά εκδοτήρια εισιτηρίων καθώς και έλεγχος των παρόχων των παραπάνω υπηρεσιών από εντεταλμένο θεσμικό όργανο για τη διασφάλιση ισότιμης μεταχείρισης των επιχειρήσεων.
- δημιουργία συστήματος πληροφόρησης επιβατών με πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων, infokiosks, κλπ, σε λιμένες και πλοία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πριν ακόμα το τελικό κείμενό του γίνει διαθέσιμο, οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν φοβηθεί τον Κανονισμό και τις πιθανές του επιπτώσεις. Χάρη στην παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (ΕΚ), ο τελικός Κανονισμός έχει μικρή σχέση με τα αρχικά προσχέδιά του τα οποία είχαν κυκλοφορήσει στις Βρυξέλλες. Ακόμα και τον Μάρτιο του 1991, όταν η Επιτροπή είχε παραγάγει αυτό που αναμενόταν να είναι το τελικό κείμενο για τον Κανονισμό, δεν υπήρχαν μεγάλα περιθώρια για αισιοδοξία. Το ΕΚ και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είχαν εκφράσει θεμελιώδεις αμφιβολίες που αφορούσαν ένα προγενέστερο προσχέδιο και η απάντηση σε αυτές ήταν το κείμενο της Επιτροπής του Μαρτίου του 1991, το οποίο ουσιαστικά τις αγνοούσε. Λίγα ακόμα ακούστηκαν δημόσια μέχρι τον Ιούνιο του 1992, οπότε το ΕΚ πέρασε ένα Ψήφισμα σχετικό με το θέμα. Το "επιχειρησιακό" εδάφιο του Ψηφίσματος άρχιζε τονίζοντας "την ανάγκη για ταυτόχρονη απελευθέρωση και εναρμόνιση". Συνέχιζε λέγοντας ότι "... δεν πρέπει να ληφθεί κανένα μέτρο απελευθέρωσης των θαλασσιών μεταφορών χωρίς προηγούμενη εναρμόνιση των προϋποθέσεων κάτω από τις οποίες αυτή πραγματοποιείται". Η πιο σημαντική από τις μετέπειτα παραγράφους, τουλάχιστον όσον αφορά την Ελλάδα, ζητούσε τόσο από το Συμβούλιο όσο και από την Επιτροπή "να εξουσιοδοτήσει εξαιρέσεις από την απελευθέρωση για τους ποικίλους τύπους cabotage (που αφορούν κρουαζιερόπλοια, στρατηγικά προϊόντα, επιβάτες, νησιά, κλπ) μέχρι να ολοκληρωθούν οι μελέτες της Επιτροπής και να υιοθετηθούν και να τεθούν σε εφαρμογή τα κατάλληλα μέτρα".

Τον Σεπτέμβριο του 1992 ένα επί πλέον προσχέδιο για τον Κανονισμό εκδόθηκε για περιορισμένη κυκλοφορία και ήταν αυτό το προσχέδιο το οποίο τελικά υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 1992. Χάρη στις δραστηριότητες ορισμένων Ευρωβουλευτών, τα Ελληνικά συμφέροντα είναι ιδιαίτερα προστατευμένα. Έγινε ο,τιδήποτε δυνατό προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ζωτικά συμφέροντα της Ελλάδας μπορούν να προστατευθούν και έχει δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν πριν ο Κανονισμός τεθεί σε εφαρμογή. Τώρα το εάν η Ελλάδα τελικά φορέσει την προστατευτική πανοπλία που της προσφέρει ο Κανονισμός, εναπόκειται

στις επιλογές των εμπλεκομένων φορέων (κράτους και πλοιοκτητών). Ενας φόβος είναι ότι αυτοί που φοβόντουσαν παλιά τον Κανονισμό μπορεί τώρα να αισθάνονται ασφαλείς, και έτσι δεν θα κάνουν τα απαραίτητα βήματα για να εξασφαλίσουν ότι την 1η Ιανουαρίου 2004, η πανοπλία θα έχει κατάλληλα τοποθετηθεί.

Ο βασικός φόβος, τόσο στα νησιά όσο και στην ηπειρωτική Ελλάδα, είναι ότι η απελευθέρωση των υπηρεσιών των Ε/Γ-Ο/Γ στα νησιά θα οδηγούσε στην απόσυρση εκείνων των υπηρεσιών κατά την διάρκεια του χειμώνα οι οποίες δεν είναι εμπορικά βιώσιμες. Χωρίς τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες η ζωή σε πολλά νησιά δεν θα μπορέσει να διατηρηθεί σε βιώσιμο επίπεδο, τα νησιά σιγά σιγά θα γίνουν ακατοίκητα, με όλες τις στρατηγικές επιπτώσεις που αυτό θα συνεπάγεται. Στο παρελθόν οι πλοιοκτήτες λάμβαναν από το κράτος επιχορηγήσεις για να πεισθούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους (άγονες γραμμές). Τελευταία τυγχάνουν εξαιρέσεων στο φόρο εισοδήματος και τους έχουν δοθεί δικαιώματα κίνησης σε πλούσιες γραμμές σε αντάλλαγμα για την αποδοχή της υποχρέωσης τους να διατηρούν τις υπηρεσίες τους στις μη κερδοφόρες γραμμές. Η ραγδαίως αυξανόμενη ηλικία του ακτοπλοϊκού στόλου θέτει σε κίνδυνο την μακρόχρονη διατήρηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Εάν προσθέσουμε ότι σε μία τελείως ελεύθερη αγορά ίσως κανένα από τα παλιά ή τα νεώτερα κίνητρα στους πλοιοκτήτες δεν θα είναι διαθέσιμο, τότε ο ανωτέρω φόβος είναι φυσιολογικός.

Το άρθρο 4 του Κανονισμού αντιμετωπίζει ευθέως αυτούς τους φόβους, ενώ η εισαγωγή είναι αρκετά σαφής. Οι δημιουργοί του Κανονισμού έδειξαν ότι κατάλαβαν καθαρά τον βασικό φόβο που εκφράστηκε πιο πάνω. Έτσι, ενίσχυσαν τον Κανονισμό με διατάξεις οι οποίες δίνουν την δυνατότητα σ'αυτές τις υπηρεσίες να προστατεύονται από την σκληρότητα του πλήρους ελεύθερου ανταγωνισμού. Στο YEN έχει δοθεί η δυνατότητα να διασφαλίζει ότι η παροχή αυτών των απαραίτητων υπηρεσιών μπορεί να συνεχισθεί, είτε αυτές παρέχονται από τα Ε/Γ-Ο/Γ Ελληνικής ιδιοκτησίας είτε από αυτά άλλων Κοινοτικών χωρών. Τώρα εξαρτάται από το YEN να επινοήσει ένα σύστημα για να διασφαλίζει αυτό το αποτέλεσμα και ταυτόχρονα να αντιστρέψει την τάση γήρανσης του στόλου, η οποία, ακόμα και χωρίς τον Κανονισμό, θέτει σε κίνδυνο την ομαλή συνέχιση των υπηρεσιών.

Χρειάζεται επίσης να σημειωθεί ότι η μακρά περίοδος των εξαιρέσεων η οποία έχει συμφωνηθεί πριν οι πλήρεις διατάξεις του Κανονισμού εφαρμοστούν στην Ελλάδα έχει κύριο σκοπό να δώσει χρόνο για να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα. Αυτό κατευθύνεται προς μία όψη του βασικού φόβου. Αυτή είναι ότι η εισαγωγή του ανταγωνισμού μπορεί να είναι τόσο απότομη και καταστροφική για τον Ελληνικό στόλο ώστε τελικά να μην υπάρχουν πλοία για να διατηρηθούν οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Μια σωστά προγραμματισμένη δραστηριότητα στην μεταβατική περίοδο θα αναιρούσε αυτό τον φόβο. Σε κάθε περίπτωση, εάν δεν υπάρχουν Ελληνικά πλοία διαθέσιμα για να διατηρήσουν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, το YEN θα μπορούσε να δώσει άδεια σε μη Ελληνικά πλοία να το κάνουν.

Παρόλο που οι ανωτέρω φόβοι μάλλον μπορούν να αντιμετωπισθούν, υπάρχει και ένας άλλος φόβος που ίσως είναι περισσότερο ανησυχητικός. Αυτός προέρχεται από το ότι οι ακτοπλοίοι δεν φαίνονται να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι στις επιθυμίες αυτών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες που αυτοί προσφέρουν. Ετσι, πολλές φορές επικεντρώνονται στα δικά τους συμφέροντα (δηλαδή μόνο από την πλευρά της προσφοράς), με μία αδιάφορη αντιμετώπιση του επιβάτη, λόγω έλλειψης ουσιαστικού ανταγωνισμού. Οι πλοιοκτήτες των Ευρωπαϊκών σκαφών έχουν καταλάβει προ πολλού την σημασία της επαρκούς ικανοποίησης των απαιτήσεων της ζήτησης, με την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε ανταγωνιστικές τιμές. Ένας φόβος πολλών παρατηρητών είναι μήπως οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποιήσουν αυτό το γεγονός όταν είναι πλέον πολύ αργά.

Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι και άλλες χώρες, ενώ δεν διαθέτουν αντίστοιχο αριθμό νησιών, έχουν λάβει σειρά αποτελεσματικών μέτρων για την εξασφάλιση της αναγκαίας ποσότητας και ποιότητας υπηρεσιών. (για παράδειγμα οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις από την ηπειρωτική Γαλλία προς τη Κορσική χρεώνονται με το χιλιομετρικό αντίστοιχο των σιδηροδρομικών μεταφορών).

Για το θέμα της επιδότησης των άγονων γραμμών, θα μπορούσε η ελληνική κυβέρνηση να απευθυνθεί και στην Ε.Ε. και να ζητήσει να καλύψει ένα μέρος του

κόστους, καθώς η χώρα μας είναι η μοναδική στην Ευρώπη με τόσα πολλά νησιά που πρέπει να εξυπηρετηθούν με καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας. Οι μέχρι σήμερα πολιτικές στη χώρα μας που σχετίζονται με την καθιέρωση «άγονων γραμμών» στα πλαίσια της πολιτικής της Ε.Ε. για PSO (Public Service Obligations – Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας) δεν έχουν αποδώσει και δεν φαίνονται ικανές να προσφέρουν το αγαθό της προσπελασιμότητας προς τους κατοίκους των νησιών.

Το σημερινό θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. και το Εθνικό Δίκαιο είναι συμβατό με τις επιλογές για το ρυθμιστικό ρόλο του κράτους στο καθορισμό του επιθυμητού επιπέδου μεταφορικής εξυπηρέτησης.

Οι νησιωτικές περιοχές δεν επωφελούνται όσο θα μπορούσαν από τις ευκαιρίες που παρέχει η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, κυρίως λόγω της έλλειψης γνώσης και σοβαρής ενασχόλησης με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται από κοινοτικές πολιτικές και προγράμματα. Οι ενασχολούμενοι με τα νησιωτικά προβλήματα φορείς δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι για τις ευκαιρίες που τους προσφέρουν οι πολιτικές της Ε.Ε. και η αξιοποίηση προγραμμάτων και πόρων, (π.χ. άμεση επιδότηση του παραγωγού για την μεταφορά προϊόντων, χρηματοδότηση κινητής υποδομής) ενώ τις περισσότερες φορές διατυπώνουν την άποψη ότι τα όποια προβλήματα στις μεταφορές οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στις πολιτικές της Ε.Ε.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η σύγκριση με την ανάπτυξη των γραμμών της Ιταλίας, στις οποίες δεν υπάρχει κρατικός παρεμβατισμός, είναι αρκετή για να συμπεράνουμε ότι μόνο με την απελευθέρωση και χωρίς παρεμβατισμό στις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων είναι δυνατή η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η εξυπηρέτηση των νησιωτικών προορισμών και η υποστήριξη της τουριστικής ανάπτυξης.

Στον τομέα της ακτοπλοΐας που εκτελείται μεταξύ των λιμένων Πάτρας – Ηγουμενίτσας – Κερκύρας, ενώ γενικότερα υπάρχουν πολλές ιδιαιτερότητες με τον επέκεινα πλου προς Ιταλικούς λιμένες. Όπως όμως είναι γνωστό στις γραμμές της Αδριατικής δραστηριοποιούνται και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία υπό Ελληνική σημαία, που εκτελούν πλόες από Ελληνικούς λιμένες προς λιμένες της Ιταλίας χωρίς άδεια δρομολόγησης από το ΥΕΝ ΑΝΠ και χωρίς βέβαια να δικαιούται να παραλαμβάνουν και να αποβιβάζουν επιβάτες, φορτία και οχήματα μεταξύ Ελληνικών λιμένων.

Η ελληνική εικόνα ομολογουμένως ήταν ελαφρώς διαφορετική προ απελευθέρωσης όπου ο κοινωνικός χαρακτήρας του κλάδου ως πλωτή γέφυρα με κύριο στόχο και σκοπό το κοινωνικό συμφέρον δεν ήταν αρκετός για ν' αποσβέσει τα ακριβά πάγια και συνεπώς αδυνατούσαν παντελώς ν' αφήσουν αφενός ικανά κεφάλαια για νέες επενδύσεις καθώς και ελκυστικά κέρδη για τους μετόχους της εταιρίας. Σωρεία εξελίξεων ενδέχεται επιπρόσθετα, να λάβουν χώρα στο κοντινό μέλλον μεταβάλλοντας άρδην την οικονομική ευρωστία των εταιριών αλλά και τη γενικότερη εξέλιξη του κλάδου με περιθώριο για περαιτέρω εξυγίανση του κλάδου και βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

Στο μεταξύ, η εξέλιξη αυτή στην ακτοπλοΐα έχει προεκτάσεις και αυτό γιατί φαίνεται ότι οδηγείται σε νέο κύμα συγχωνεύσεων. Αιτία είναι οι ισχυρές συνθήκες ανταγωνισμού σε γραμμές – φιλέτα όπου λόγω της ύπαρξης δύο και πλέον εταιριών σε αυτές, υπάρχει αναγκαιότητα συρρίκνωσης του αριθμού των ακτοπλοϊκών εταιριών. Επίσης, η ωρίμανση της ευρωπαϊκής αγοράς θα οδηγήσει στο άμεσο μέλλον στη δημιουργία περαιτέρω συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ εταιριών που δραστηριοποιούνται στις αγορές αυτές.

Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει η έρευνα της ΧRTC με τίτλο "Ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοϊκή Αγορά". " Η σύγκριση των αγορών της Βαλτικής, της Βόρειας Θάλασσας και της Μεσογείου και στη συνέχεια αυτές της Νότιας Γαλλίας, Ισπανίας και της Ελλάδας έδειξε ότι η Ελληνική αγορά, αν και ιδιαίτερη λόγω του αρχιπελάγους της, αποτελεί μία από τις πλέον ανταγωνιστικές αγορές ακτοπλοΐας

στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το 70% των κύριων σε όγκο γραμμών λειτουργεί σε συνθήκες ανταγωνισμού όπως αυτές καθορίζονται από το νόμο 2392/2001, γεγονός που ίσως αποτελεί και το υψηλότερο ποσοστό σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης" τόνισε ο Γ.Ξηραδάκης και προσέθεσε ότι η ύπαρξη ή όχι υγιούς ανταγωνισμού δεν εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τον αριθμό των δραστηριοποιούμενων εταιρειών. Μία αγορά με πολλές εταιρείες δεν εγγυάται απαραίτητα συνθήκες ανταγωνισμού (π.χ. περιπτώσεις καρτέλ ή άλλων συμφωνιών και αντι- ανταγωνιστικών πρακτικών μεταξύ τους). Από την άλλη, βασική παράμετρος για το χαρακτηρισμό μίας αγοράς είναι και η δυνατότητα "εύκολης εισόδου ή και εξόδου από αυτήν". Π.χ. στην Ελλάδα σήμερα στις περισσότερες από τις γραμμές που εξυπηρετούνται από μία μόνο εταιρεία δεν υφίστανται εμπόδια εισόδου για άλλες εταιρείες (barriers to entry). Ο αριθμός των εταιρειών ή του αριθμού των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε κάθε γραμμή υπαγορεύεται κυρίως από το μέγεθος του μεταφορικού έργου της ίδιας της γραμμής. Βέβαια, εξακολουθούν να υφίστανται διαμαρτυρίες σχετικά με τη διατήρηση του ελέγχου από το κράτος μεγάλου μέρους της λειτουργίας του πλοίου (σύνθεση πληρωμάτων, υποχρεωτική 10μηνη επάνδρωση κλπ). Είναι γεγονός ότι ο κρατικός παρεμβατισμός έστω και μικρότερος πλέον από το παρελθόν δε συνδράμει καθόλου στη δημιουργία και τη διατήρηση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Το γεγονός άλλωστε, ότι στην Ελλάδα λειτουργεί ο ανταγωνισμός σε ένα συγκεκριμένο αριθμό γραμμών δεν σημαίνει ότι το σύνολο του αρχιπελάγους εξυπηρετείται αποτελεσματικά και ικανοποιητικά.

Οπωσδήποτε λοιπόν, μία σειρά παρεμβάσεων και αποφάσεων κρίνονται απαραίτητες προκειμένου να αντιμετωπιστεί συνολικά το πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της νησιωτικής Ελλάδας. Οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν το πολιτικό, κοινωνικό, οικονομικό και επιχειρηματικό επίπεδο. Παρεμβάσεις όμως, που οφείλουν να έρθουν αντιμέτωπες με την ιδιαίτερη γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας. Ο τελευταίος αυτός παράγων όχι μόνο καθιστά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές μείζονος σημασίας για τη συνοχή της χώρας, αλλά και δυσχεραίνει την απελευθέρωση της εν λόγω αγοράς καθώς οι ενδομεταφορές εκτός από υπηρεσία προς πώληση, εν προκειμένω αποτελούν και αναγκαίο δημόσιο αγαθό. Παρόλο

λοιπόν, που ο Χούγκο Γκρότιους, ο σπουδαίος αυτός εισηγητής του Διεθνούς Δικαίου, επισημαίνει τη γοητευτική ιδιαιτερότητα της θάλασσας, η οποία «από τη φύση της δε δέχεται σημάδια πάνω της», στην περίπτωση των ελληνικών θαλασσών οι ιθύνοντες θα πρέπει μάλλον να σκεφτούν λίγο διαφορετικά, λίγο πιο σύνθετα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- 1) Βλάχος, Γ.Π. (1999) Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης. Πειραιάς: εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς
- 2) Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π. (1997/2003) Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς: εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς
- 3) Γουλιέλμος, Α. (2002). Managerial Economics, Αθήνα: εκδ. Σταμούλης
- 4) Γουλιέλμος, Α. και Σαμπράκος, Ε. (2002) Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Αθήνα: εκδ. Σταμούλης.
- 5) Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α. (2006) Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, Αθήνα: εκδ. Τυπωθήτω.
- 6) Κασσαβέτης Δ. (2001) 'Η συμβολή των επιχειρήσεων κοινωνικής οικονομίας στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών', στο Ανθοπούλου Θ. και Μωυσιάδης Α. (επιμ.), Από τον Αγροτικό Χώρο στην Ύπαιθρο Χώρα, Αθήνα: εκδ. Gutenberg
- 7) Κορρές Α. και Ψαραύτης Χ. (2005) 'Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής', Ναυτικά Χρονικά, τεύχος Ιανουαρίου 2005
- 8) Μεταξάς, Β. (1988) Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Αθήνα: εκδ. Παπαζήσης
- 9) Μεταξάς, Β. (1986) Οικονομική των Μεταφορών, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήσης
- 10) Τσαμόπουλος, Μ. (2007) Συνέντευξη από τον Ξηραδάκη Γ., <http://www.capital.gr/news.asp?Details=411888>, Τελευταία επίσκεψη 5/2/2011
- 11) Παρδάλη, Α. (1997/2007) Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Αθήνα Εκδόσεις Σταμούλη
- 12) Παρδάλη, Α. (2001) Η Λιμενική Βιομηχανία. Αθήνα: Εκδ. Σταμούλης
- 13) Χλωμούδης, Κ. (2005) Λιμενικός Σχεδιασμός, Πειραιάς: εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς

- 14) Χλωμούδης , Κ., Λεκάκου, Μ., Πάνου, Κ., Παπαδημητρίου, Ε., Συριόπουλος, Θ. και Τζαννάτος, Ε. (2007) Μεταφορές - Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Αθήνα: εκδ. Παπαζήσης
- 15) Ψαραύτης, Χ.Ν. (1994) Ακτοπλοΐα : Το 2004 στην άκρη του τούνελ (part I) , Οικονομικός Ταχυδρόμος, Νοέμβριος 1994
- 16) Ψαραύτης, Χ. (1994) Ακτοπλοΐα : Το 2004 στην άκρη του τούνελ (part II), Οικονομικός Ταχυδρόμος, Νοέμβριος 1994
- 17) Ψαραύτης, Χ. (2003) Ακτοπλοΐα: μερικά πεζά προβλήματα, Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 2003
- 18) Ψαραύτης, Χ. και Κορρές Α. (2005) Ακτοπλοΐα: τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής, Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 2005
- 19) Ψαραύτης, Χ., (2006) Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage: Κείμενα για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυση τους, Αθήνα: εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου
- 20) Ψαραύτης, Χ. (2007) Ομιλία του στο ίδρυμα Ευγενίδου στις 21/3/2007, Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage, <http://www.martrans.org/documents/2007/gcs/aktoploia%20book%20speech%20abridged.pdf>, τελευταία επίσκεψη 10/2/2011
- 21) Ψαραύτης, Χ. (2007) Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: αλήθεια ή μύθος;, <http://www.martrans.org/documents/2007/gcs/aktoploia%20NX%20march%2007%20FINAL%20with%20comments%20by%20Corres%20and%20rejoinder.pdf>, τελευταία επίσκεψη 10/2/2011

Ξενόγλωσση

- 1) Alderton, P. (1995). Sea Transport: operation and economics. London: Reed.
- 2) Botzel, T.A. and Risse, T. (2005) 'Public-private partnerships: effective and legitimate tools of international governance', in E. Grande and L.W. Pauly (eds). (2005) Complex Sovereignty: On the Reconstitution of Political Authority in the 21st Century, Toronto: University of Toronto Press

- 3) Bovaird, T. (2004) 'Public-private partnerships: from contested concept to prevalent practice', *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), p:199-215.
- 4) Broadbent, J. and Laughlin, R. (2003) 'Public private partnerships: an introduction', *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 16(3), P:332-341
- 5) Nijkamp, P., Rienstra, S. and Vleuger, J., (1998) *Transportation planning and the future*, Chichester, West Sussex: John Wiley & Sons Ltd.
- 6) Thurow, L. (1997) *Το Μέλλον του Καπιταλισμού* (Αστερίου, Ε. Μετάφ.), Αθήνα: εκδ. Λιβάνη