



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ ΤΟΥ 6ου ΚΥΚΛΟΥ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΛΙΑΝΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΕΛΠΙΔΑΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ

(Α.Μ.: ΜΝ/06007)

ΜΕ ΘΕΜΑ

«Παράγοντες που καθιστούν τις Θαλάσσιες Μεταφορές στις Νησιωτικές
Περιοχές Δημόσιο Αγαθό»

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΛΩΜΟΥΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2009

Υπεύθυνη Δήλωση Πρωτοτυπίας

“Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο ΑΕΙ ή ΤΕΙ της ημεδαπής ή της αλλοδαπής”.

Ελπίδα Βασιλική Λιανουλοπούλου

*“Αφιερώνεται με πολλή αγάπη στους γονείς μου,
σαν ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης για την πολυποίκιλη προσφορά τους.”*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά:

- Τον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη για την πολύτιμη υποστήριξή του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας και την παροχή σημαντικών βιβλιογραφικών αναφορών και πληροφοριών για την σύνταξη και τεκμηρίωση της.
- Τους καθηγητές κ. Θεοδωρόπουλο και κ. Παρδάλη, μέλη της Τριμελούς Επιτροπής για την υπομονή τους κατά την παρουσίαση της διπλωματικής εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Βασικό πεδίο έρευνας της παρούσας εργασίας αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές, οι οποίες είναι παράγοντας ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Χωρίς τακτική και συνεχή σύνδεση των νησιών με τις ηπειρωτικές περιοχές, στις οποίες βρίσκονται ανά την υφήλιο τα μεγάλα οικονομικά κέντρα, οι νησιωτικές περιοχές θα ερημώσουν. Το ερώτημα όμως που προκύπτει είναι κατά πόσο και κάτω από ποιες συνθήκες η παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας στα νησιά είναι εφικτή;

Στο πρώτο μέρος της εργασίας θα ασχοληθούμε με την διερεύνηση των βασικών χαρακτηριστικών, ιδιαίτερα των οικονομικών, των νησιών. Η μελέτη αυτή θα μας βοήθησε να κατατάξουμε τα νησιά σε συγκεκριμένες κατηγορίες ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Υπάρχουν νησιωτικές περιοχές που παρουσιάζουν σημαντική οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη. Υπάρχουν όμως και νησιά, συνήθως μικρότερα και απομακρυσμένα, που αντιμετωπίζουν έντονα οικονομικά και αναπτυξιακά προβλήματα και με την πάροδο των ετών οδηγούνται στην πληθυσμιακή ερήμωση. Ένα άλλο σημαντικό κομμάτι αυτού του πρώτου μέρους αποτελεί η διερεύνηση των νησιωτικών δεικτών, που βοηθούν στην ποσοτικοποίηση χαρακτηριστικών και προβλημάτων και στην αξιολόγηση των λύσεων τους, καθώς και η παρουσίαση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μιας περιοχής με πολλά νησιά, που σχετίζονται με τις δυσπρόσιτες και ιδιαίτερα τις νησιωτικές περιοχές.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές. Παραθέτουμε το πλαίσιο λειτουργίας τους εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναλύουμε την ακτοπολική αγορά στην Ελλάδα και αναφερόμαστε στα βασικά προβλήματα που υπάρχουν στην παροχή των νησιωτικών μεταφορών. Το παρόν κεφάλαιο θα ολοκληρωθεί με την διερεύνηση των τρόπων που τα προβλήματα στην παροχή των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να αντιμετωπιστούν καθώς και με την παράθεση του τρόπου που λειτουργούν οι θαλάσσιες μεταφορές στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο αναφέρεται σε εξελίξεις που σχετίζονται με θέματα που πραγματεύεται η παρούσα εργασία και έλαβαν χώρα κατά την διάρκεια συγγραφής της σε ελληνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ύπαρξη αυτών των εξελίξεων ενισχύει την άποψη που αποκομίσαμε κατά την μελέτη της υπάρχουσας βιβλιογραφίας ότι είναι ιδιαίτερα επίκαιρα τα ερωτήματα που αφορούν την λειτουργία των μεταφορών και την συμβολή τους στην

οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Νέα μοντέλα θα πρέπει να εφαρμοστούν σε περιοχές που οι μεταφορές δεν μπορούν να λειτουργήσουν σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Επίσης για την εφαρμογή ενός μοντέλου θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα και μοναδικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής περιοχής που θα εφαρμοστεί.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1) ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	3
1.1) Τι ορίζουμε ως νησί;	3
1.2) Χαρακτηριστικά νησιών.....	3
1.2.1) Κοινά χαρακτηριστικά νησιών	3
1.2.2) Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά νησιών-Χωρισμός σε υποκατηγορίες.....	5
1.2.3) Οικονομική δραστηριότητα νησιωτικών περιοχών	6
1.2.4) Αυξημένα κόστη νησιωτικών περιοχών	7
1.3) Νησιωτικές περιοχές και ανάπτυξη	8
1.3.1) Ορισμός οικονομικής ανάπτυξης-Βιώσιμη ανάπτυξη	8
1.3.2) Ανασταλτικοί παράγοντες για την ανάπτυξη των νησιών.....	9
1.3.3) Παράγοντες ανάπτυξης των νησιών	9
1.4) Νησιωτικότητα -Νησιωτικοί Δείκτες.....	10
1.4.1) Νησιωτικοί Δείκτες: Γιατί χρειάζονται;	10
1.4.2) Είδη και τρόπος σχηματισμού νησιωτικών δεικτών	11
1.4.3) ΑΕΠ-Ανεργία	12
1.4.4) Συντελεστής περιφερειακότητας	13
1.4.5) Νησιωτικές Δείκτες.....	13
1.5) Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών	14
1.5.1) Περιφερειακή ανάπτυξη-Ευρωπαϊκή Συνοχή	14
1.5.2) Ευρωπαϊκή Ένωση και δυσπρόσιτες περιοχές	16
1.5.3) Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική και νησιωτικές περιοχές.....	19
2.1) Ο ρόλος των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές.....	20
2.2) Πλαίσιο λειτουργίας νησιωτικών μεταφορών εντός της Ε.Ε.....	22
2.2.1) Λευκή Βίβλος-Η Ευρωπαϊκή Πολιτική των μεταφορών έως το 2010	22
2.2.2) Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	24
2.2.3) Προώθηση θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών	25
2.3) Ανάλυση της αγοράς μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές.....	26
2.3.1) Αγορά ακτοπλοΐας.....	26
2.3.2) Η αγορά των αεροπορικών μεταφορών και ο ανταγωνισμός με την ακτοπλοΐα..	27

2.3) Προβλήματα στην παροχή νησιωτικών μεταφορών.....	30
2.3.1) Οι θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές ως δημόσιο αγαθό- “Οι άγονες γραμμές”	30
2.3.2) Η έννοια του “μεταφορικού” ισοδύναμου.....	35
2.4) Προτάσεις για επίλυσης προβλημάτων παροχής θαλάσσιων μεταφορών	36
2.4.1) Υποχρεώσεις Παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO)	37
2.4.2) Εφαρμογή των SLA στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές.....	41
2.5) Πολιτικές Ευρωπαϊκών Κρατών σε θέματα παροχής θαλάσσιων μεταφορών σε νησιωτικές περιοχές	47
2.5.1) Ισπανία	47
2.5.2) Μεγάλη Βρετανία-Σκωτία.....	48
2.5.3) Ιταλία.....	49
2.5.4) Πορτογαλία.....	49
2.5.5) Δανία	50
2.5.6) Νορβηγία	50
2.5.7) Φιλανδία	52
2.5.8) Γερμανία.....	52
2.5.9) Ιρλανδία.....	53
2.5.10) Μάλτα.....	54
2.5.11) Ολλανδία.....	55
2.5.12) Σουηδία.....	55
2.5.13) Γαλλία.....	56
3) ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	58
3.1) Πράσινη Βίβλος για Εδαφική Συνοχή	58
3.2) Σχέδιο Νόμου για την Ακτοπλοΐα και το Μεταφορικό Ισοδύναμο	60
4) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	64

1) ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

1.1) Τι ορίζουμε ως νησί;

Η παρούσα εργασία έχει σαν κύριο σημείο έρευνας τα νησιά. Άρα θα ήταν σημαντικό να ξεκινήσουμε ορίζοντας την έννοια του νησιού. Ως νησί μπορεί να νοηθεί κάθε τμήμα γης που περιβάλλεται από θάλασσα. Υπάρχουν επιπρόσθετα κάποια στοιχεία τα οποία δίνουν έναν πιο συγκεκριμένο χαρακτήρα της έννοιας του νησιού προσδίδοντας και κοινωνικό-οικονομική του διάσταση.

“Τα νησιά χαρακτηρίζονται από:

1. την ύπαρξη μόνιμου πληθυσμού, τουλάχιστον 50 μόνιμων κατοίκων,
2. την μη σταθερή τους σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και
3. το γεγονός ότι δεν περιλαμβάνεται σε αυτά πρωτεύουσα κράτους (πχ. Μεγάλη Βρετανία, Ιρλανδία).” (Mitoula, Economou, 2007)

1.2) Χαρακτηριστικά νησιών

1.2.1) Κοινά χαρακτηριστικά νησιών

Ξεκινάμε την παράθεση των χαρακτηριστικών των νησιών αναφερόμενοι σε χαρακτηριστικά που αφορούν όλα τα νησιά. Αυτά τα χαρακτηριστικά θα μπορούσαν να χωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες: τα *γεωγραφικά-περιβαλλοντικά* και τα *κοινωνικά-οικονομικά*. Παρακάτω θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στις δύο αυτές βασικές κατηγορίες βασιζόμενοι σε προγενέστερες μελέτες (Towle 1983; Griffith and Inniss, 1992; UN General Assembly 1993). Η αναφορά αυτή είναι προσανατολισμένη με γνώμονα την οικονομία των νησιών και τις μεταφορές από και προς αυτά.

Περιβαλλοντολογικά-Γεωγραφικά Χαρακτηριστικά

1. Μικρό μέγεθος: αυτό το χαρακτηριστικό αφορά κυρίως τα μικρά σε έκταση νησιά δεν χάνει όμως την σημασία του και για τα μεγαλύτερα αφού και αυτά δεν μπορούν να συγκριθούν σε έκταση με το μέγεθος της υπόλοιπης ηπειρωτικής χώρας.
2. Σχετική έλλειψη φυσικών πόρων: αυτό το χαρακτηριστικό είναι απόρροια του σχετικά μικρού μεγέθους των νησιών και αυτό γιατί η έκταση ενός νησιού σχετίζεται άμεσα με τους φυσικούς πόρους που αυτό διαθέτει.
3. Σχετική απομόνωση των νησιών από την υπόλοιπη επικράτεια: Βασικός λόγος για αυτό είναι η μη άμεση σύνδεση με την υπόλοιπη επικράτεια λόγω του φυσικού

υδάτινου συνόρου.

4. Ευαίσθητο οικοσύστημα που επηρεάζεται ιδιαίτερα από τις συχνές πληθυσμιακές αυξομειώσεις (π.χ. τουριστικές περιόδους).
5. Υψηλό ποσοστό βιοποικιλότητας ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.
6. Σημαντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων στο νησί σε ότι αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον και την παράκτια ζώνη.
7. Υψηλή ζήτηση για εκμετάλλευση της παράκτιας ζώνης: αυτό συμβαίνει εξ αιτίας του γεγονότος ότι οι οικονομίες των περισσότερων νησιών αναπτύσσονται με κέντρο την θάλασσα. Η ενδοχώρα έχει συνήθως μικρούς οικισμούς χωρίς ιδιαίτερη οικονομική ανάπτυξη.
8. Κίνδυνοι για το οικοσύστημα των νησιών που συνδέονται με την διεθνή ναυτιλία (π.χ. απόβλητα): Το χαρακτηριστικό αυτό πηγάζει από την εξάρτηση που έχουν τα νησιά από την ναυτιλία με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να έχουν περιορισμένες δυνατότητες αντίδρασης.
9. Κίνδυνοι για τα νησιά που προκύπτουν από την αύξηση της στάθμης της θάλασσας.

Κοινωνικά-οικονομικά χαρακτηριστικά

1. Ιδιαίτερα “ανοικτές” αγορές: Ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στις αγορές αγαθών και εργασίας. Τα νησιά παράγουν συγκεκριμένα προϊόντα τα οποία εξάγουν ενώ σε μεγάλο βαθμό στηρίζονται στις εισαγωγές για την προμήθεια των υπόλοιπων προϊόντων. Σε ότι αφορά την αγορά εργασίας τις τουριστικές περιόδους εργατικό δυναμικό και από άλλες περιοχές πηγαίνει στα νησιά για να απασχοληθεί ενώ το χειμώνα και ντόπιοι κάτοικοι φεύγουν για να εργαστούν στα μεγάλα αστικά κέντρα.
2. Αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο: Για τα περισσότερα νησιά οι εξαγωγές υπολείπονται των εισαγωγών με σημαντικές επιπτώσεις για την τοπική οικονομία.
3. Μεγάλη εξάρτηση από άλλες περιοχές: Αυτό το χαρακτηριστικό μπορεί να συνδεθεί με την έλλειψη πρώτων υλών που παρουσιάζεται σε πολλά νησιά και συνεπάγεται την ανάγκη προμήθειας τους από άλλες περιοχές. Επίσης θα μπορούσε να συνδεθεί με την έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων στα νησιά που συνεπάγεται την εξάρτηση τους από ξένες επενδύσεις.
4. Μικρή δυνατότητα αντιμετώπισης κακών οικονομικά συγκυριών: Η οικονομίες των νησιών συνήθως στηρίζονται σε περιορισμένα είδη οικονομικών δραστηριοτήτων (τουρισμός, γεωργία) με αποτέλεσμα μια κακή συγκυρία για αυτές τις δραστηριότητες

να επηρεάζει σημαντικά τα νησιά.

5. Σημαντική σύνδεση μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντολογικών χαρακτηριστικών των νησιών.
6. Ποιοτικές, κυρίως, διαφορές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας: Τα νησιά λόγω της μονοπαραγοντικής συνήθως ανάπτυξης τους παρουσιάζουν έλλειμμα σε συγκεκριμένο εργατικό δυναμικό και πλεόνασμα στα υπόλοιπα.

1.2.2) Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά νησιών-Χωρισμός σε υποκατηγορίες

Παραπάνω αναφέραμε χαρακτηριστικά νησιών που σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό συναντάμε σε όλα τα νησιά του πλανήτη. Σε αυτό το σημείο θα αναφερθούμε σε ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που συναντάμε σε ορισμένα νησιά και με βάση αυτά μπορούμε να χωρίσουμε τα νησιά σε υποκατηγορίες. “Τα σημαντικότερα κριτήρια για αυτή την κατάταξη είναι:

1. Η απόσταση τους από την υπόλοιπη επικράτεια (κοντινά νησιά, παραμεθόρια νησιά).
2. Η πληθυσμιακή πυκνότητα τους.
3. Η διοικητική τους αυτοτέλεια.” (Usai, 2002)

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών είναι πολύ σημαντικά από κοινωνική και οικονομική άποψη μια και προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο ανάπτυξης αυτών των περιοχών.

“Εκτός από τα γενικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών κάθε νησί έχει και δικά του μοναδικά χαρακτηριστικά που ως επί το πλείστον συνδέονται με (1) την γεωγραφική του θέση, (2) το κλίμα του, (3) την ιστορία και (4) την παράδοση του.” (Usai, 2002)

Συνοψίζοντας τα παραπάνω θα μπορούσαμε να πούμε ότι κάθε νησί χαρακτηρίζεται από ένα σύνολο γενικών, ιδιαίτερων και μοναδικών χαρακτηριστικών μερικά από τα οποία μπορεί να λειτουργήσουν θετικά ή αρνητικά για την ανάπτυξη του. Μελετώντας προσεκτικά τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα δούμε επίσης ότι αυτά εντείνονται ή εξαλείφονται ανάλογα με το πώς τα νησιά συνδέονται με την υπόλοιπη επικράτεια. Κλείνοντας αυτό το υποκεφάλαιο πρέπει να τονίσουμε ότι τα όποια προγράμματα ανάπτυξης των νησιών θα πρέπει εκτός από τα γενικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου να λαμβάνουν υπόψη και τα μοναδικά χαρακτηριστικά του ώστε να επιτύχουν την μέγιστη δυνατή ανάπτυξη.

1.2.3) Οικονομική δραστηριότητα νησιωτικών περιοχών

Τα περισσότερα νησιά διαχρονικά, λόγω των ευνοϊκών για την ανάπτυξη χαρακτηριστικών τους και παρά τα χαρακτηριστικά που αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες ανάπτυξης, έχουν καταφέρει να αναπτύξουν οικονομική δραστηριότητα και στους τρεις τομείς παραγωγής (πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή).

“ Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, αυτός διαδραματίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο. Η γεωργία αποτελεί έναν σημαντικό τομέα απασχόλησης, οπουδήποτε υπάρχουν κατάλληλοι όροι (εύφορη καλλιεργήσιμη περιοχή). Η κτηνοτροφία διαδραματίζει έναν παρόμοιο ρόλο στην οικονομία των περισσότερων νησιών. Επιπλέον, πολλά νησιά έχουν εκμεταλλεύσιμα ορυχεία από τα οποία εξασφαλίζουν οικονομικούς πόρους. Η αλιεία, όπως είναι αναμενόμενο, έχει διαδραματίσει παραδοσιακά έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των περισσότερων νησιών. Σταδιακά εντούτοις, καθώς η αλιευτική βιομηχανία γίνεται εντονότερη, τα πράγματα γίνονται περισσότερο περίπλοκα σε αυτόν τον τομέα και τα νησιά βρίσκονται αντιμέτωπα συχνά με μεγάλο ανταγωνισμό από μεγάλα αλιευτικά λιμάνια των ηπειρωτικών χωρών. Σημαντική απειλή για τους ψαράδες στα μικρά ευρωπαϊκά νησιά είναι τα σκάφη της αλιευτικής βιομηχανίας που έχουν σαν έδρα τους την ηπειρωτική Ευρώπη. ” (Mitoula, Economou, 2007)

“ Η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα παραγωγής στα περισσότερα νησιά δεν είναι σημαντική λόγω των φυσικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν τα νησιά (δαπάνες μεταφορών, έλλειψη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού κλπ.). Έτσι στα νησιά συναντά κανείς συνήθως μικρές βιοτεχνίες με τοπική μόνο εμβέλεια.” (Mitoula, Economou, 2007)

“ Ο τριτογενής τομέας τα τελευταία, ιδιαίτερα, χρόνια βρίσκεται σε μεγάλη άνθηση στα νησιά εξ αιτίας του τουρισμού. Όλα τα νησιά τα οποία προσέλκυαν τουρίστες δεν αντιμετώπισαν το γεγονός με τον ίδιο τρόπο. Υπήρξαν περιπτώσεις που ο τουρισμός αντιμετωπίστηκε σαν αναπτυξιακός παράγοντας και άλλες που αντιμετωπίστηκε σαν δυνατότητα εύκολου και γρήγορου πλουτισμού. Στα νησιά της πρώτης κατηγορίας, η οικονομία αναπτύχθηκε και το επίπεδο ζωής των κατοίκων τους βελτιώθηκε.” (Mitoula, Economou, 2007)

Η μέτρηση της ακριβούς επιρροής του τουρισμού στην τοπική νησιωτική οικονομία δεν είναι εύκολη, εντούτοις, αυτό που είναι σαφές είναι ότι ο τουρισμός δημιούργησε σημαντικά κέρδη για πολλά νησιά. Φυσικά, υπάρχει και αρνητικός αντίκτυπος στην οικονομία των νησιών λόγω του τουρισμού. Για παράδειγμα, η μη σχεδιασμένη τουριστική δραστηριότητα

και άναρχη δόμηση προκάλεσαν σημαντικά αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον και στο οικοσύστημα πολλών νησιών. Επίσης, η σημαντική εποχιακή αύξηση του πληθυσμού δημιουργεί προβλήματα που σχετίζονται με την παροχή νερού, την διαχείριση αποβλήτων κλπ.

Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν ότι η ανάπτυξη που προκύπτει από το τουρισμό για τα νησιά δεν είναι σε όλες τις περιπτώσεις βιώσιμη ανάπτυξη. “Η βιωσιμότητα αφορά στην ισορροπημένη αύξηση και των τριών τομέων παραγωγής κάτι που σε πολλά νησιά με αυξημένο τουρισμό παραγνωρίστηκε με αποτέλεσμα όλη η δραστηριότητα των κατοίκων των νησιών αυτών να σχετίζεται με το τουρισμό, δηλαδή ένα μόνο τμήμα του τριτογενούς τομέα.” (Mitoula, Economou, 2007)

1.2.4) Αυξημένα κόστη νησιωτικών περιοχών

Όπως αναφέραμε και παραπάνω σημαντικό χαρακτηριστικό των νησιών αποτελεί η σχετική απομόνωση τους από την ενδοχώρα εξ αιτίας της θάλασσας που τα περιβάλλει.

Η απομόνωση, δημιουργεί για τα νησιά αυξημένα έξοδα μεταφοράς και η εγκατάσταση των μονάδων παραγωγής σε αυτά είναι δυσκολότερη με αποτέλεσμα να οδηγούνται είτε στην υπανάπτυξη είτε τη μονόπλευρη ανάπτυξη.

Παρακάτω θα αναφερθούμε στα αυξημένα κόστη που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα νησιά:

- I “Οικονομικό κόστος: το οικονομικό κόστος είναι αυξημένο στις νησιώτικες περιοχές εξ αιτίας του υψηλότερου λειτουργικού κόστους που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις. Το κόστος διαβίωσης συνεπώς είναι πιο υψηλό στα νησιά από ότι στις ηπειρωτικές περιοχές. Βασικό λόγο για τα αυξημένα λειτουργικά κόστη των επιχειρήσεων και το υψηλότερο κόστος διαβίωσης αποτελούν τα μεταφορικά κόστη. Οι μεταφορές προς τα νησιά μπορούν να πραγματοποιηθούν είτε με πλοία είτε με αεροπλάνα. Το κόστος και των δύο αυτών μέσων είναι ακριβότερο σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται στις ηπειρωτικές περιοχές. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το μεταφορικό κόστος για τα νησιά να είναι συνήθως 30%-40% υψηλότερο από ότι στις ηπειρωτικές περιοχές.”(Mitoula, Economou, 2007)
- I “Κόστος υποδομών: το αυξημένο κόστος υποδομών οφείλεται στις αρνητικές οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται σε πολλά νησιά. Η ανάγκη για υποδομές (δρόμους, σχολεία, νοσοκομεία, μεταφορές, ενέργεια κ.α.) είναι εξ ίσου σημαντική

όπως σε κάθε άλλη περιοχή όμως συνήθως αυτές εξυπηρετούν μικρότερο αριθμό κατοίκων από εκείνους που θα εξυπηρετούσαν αν πραγματοποιούνταν σε ηπειρωτικές περιοχές.” (Mitoula,Economou, 2007)

- I “Κόστος ευκαιριών: είναι ένα σημαντικό κόστος που αντιμετωπίζουν περισσότερο οι νέοι άνθρωποι μια και έχουν λιγότερες ευκαιρίες για επιχειρηματικές και οικονομικές δραστηριότητες.”(Mitoula,Economou, 2007)
- I “Κόστος πληροφόρησης: η πληροφόρηση εξ αιτίας του δυσπρόσιτου χαρακτήρα των νησιών φτάνει αργότερα και κοστίζει περισσότερο.” (Mitoula,Economou, 2007)

1.3) Νησιωτικές περιοχές και ανάπτυξη

1.3.1) Ορισμός οικονομικής ανάπτυξης-Βιώσιμη ανάπτυξη

Δεν υπάρχει ένας και μοναδικός ορισμός της οικονομικής ανάπτυξης που μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητικός. Θα μπορούσαμε όμως να δώσουμε ένα περιληπτικό ορισμό της έννοιας της οικονομικής ανάπτυξης όπως αυτός αναφέρεται παρακάτω.

“Οικονομική ανάπτυξη είναι μία διαδικασία με την οποία το πραγματικό εθνικό εισόδημα μιας χώρας, ή το εισόδημα μιας περιοχής, αυξάνει στη διάρκεια μίας μακράς χρονικής περιόδου. Και επομένως αν ο ρυθμός που αυξάνει ο πληθυσμός είναι μικρότερος από το ρυθμό που αυξάνει το εισόδημα, τότε το κατά κεφαλήν εισόδημα θα αυξάνει.” (Τσουκαλάς, 2004)

“Ο ορισμός της έννοιας “βιώσιμη ανάπτυξη”, που είναι ένας όρος κλειδί για το προσδιορισμό της οικονομικής ανάπτυξης, δεν είναι απλός. Προσπαθώντας να ερμηνεύσουμε τον όρο αυτό θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο όρος “βιώσιμη” που περιγράφει τον όρο “ανάπτυξη” συσχετίζεται με τη ζωή και πιο συγκεκριμένα με την επιβίωση όλων των όντων και των ανθρώπων στο περιβάλλον. Μια περιοχή θεωρείται βιώσιμη όταν περιλαμβάνει έναν υγιές περιβάλλον, εξασφαλίζει μια υψηλή ποιότητα ζωής, η οποία να αντιστοιχεί στις σύγχρονες απαιτήσεις. Ένα άλλο πολύ σημαντικό στοιχείο της βιωσιμότητας αποτελεί η προϋπόθεση ότι η σημερινή ανάπτυξη δεν δημιουργεί κινδύνους για τις επόμενες γενιές.” (Τσουκαλάς, 2004)

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι ένα νησί αναπτύσσεται βιώσιμα όταν όλοι οι παράγοντες -περιβαλλοντικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί, πολιτιστικοί- συνδυάζεται αρμονικά, εξασφαλίζοντας μια υψηλότερη ποιότητα ζωής και κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας για τους κατοίκους του και σήμερα και στο μέλλον.

1.3.2) Ανασταλτικοί παράγοντες για την ανάπτυξη των νησιών

Τα βασικά προβλήματα στην ανάπτυξη των νησιών προκύπτουν από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που αυτά παρουσιάζουν σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές. Σε αυτή την παράγραφο θα αναφερθούμε στους κύριους ανασταλτικούς παράγοντες ανάπτυξης των νησιών που με μικρές διαφοροποιήσεις είναι κοινοί για τα περισσότερα νησιά του πλανήτη.

Όταν αναφερθήκαμε στα χαρακτηριστικά των νησιών σαν βασικό χαρακτηριστικό παρουσιάσαμε το ότι βρίσκονται απομακρυσμένα από την ηπειρωτική χώρα. Αυτό το χαρακτηριστικό αποτελεί και σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη ενός νησιού μια και η απόσταση από την ηπειρωτική χώρα συνεπάγεται και απόσταση από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα της χώρας.

Ένα άλλο σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξη των νησιών αποτελεί και το ότι περιβάλλονται από θάλασσα με αποτέλεσμα οι μεταφορές αγαθών και ανθρώπων να είναι δυσχερέστερες από ότι σε άλλες περιοχές. Το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ο οικονομικός, τεχνολογικός, πολιτισμικός και πολιτικός ρόλος που τα νησιά διαδραματίζουν να είναι περιορισμένος και στις περισσότερες περιπτώσεις να βρίσκονται στο περιθώριο των σημαντικών εξελίξεων.

“Το μικρό μέγεθος των νησιών το αναφέραμε και παραπάνω ως ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά τους. Η περιορισμένη έκταση των νησιών αποτελεί σημαντική αδυναμία για την βιώσιμη ανάπτυξη τους. Αυτό συμβαίνει γιατί πολλές φορές οι διαδικασίες της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ασύμφορο να εφαρμοστούν στις νησιωτικές περιοχές (υψηλό κόστος-περιορισμένος αριθμός άμεσα επωφελομένων).” (Mitoula, Economou, 2007)

“Τέλος, περιορισμένη έκταση σημαίνει και περιορισμένοι φυσικοί πόροι. Οι περιορισμένοι φυσικοί πόροι αποτελούν σημαντικό τροχοπέδη στην ανάπτυξη των νησιών και βασικό λόγο εξάρτησης τους από άλλες περιοχές.” (Mitoula, Economou, 2007)

1.3.3) Παράγοντες ανάπτυξης των νησιών

Χωρίς να ξεχνάμε ότι τα νησιά παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους, στηριζόμενοι στα γενικά χαρακτηριστικά τα οποία είναι κοινά για τα περισσότερα νησιά, θα αναφερθούμε σε παράγοντες και δράσεις που μπορεί να λειτουργήσουν θετικά για την ανάπτυξη ενός νησιού.

“Ένα βασικό χαρακτηριστικό για την ανάπτυξη της κάθε κοινωνίας αποτελεί η

εκπαίδευση των μελών της. Ένα σωστά εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό ικανό να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις θα αποτελούσε για τα νησιά έναν πολύ σημαντικό παράγοντα σωστής ανάπτυξης.” (Usai, 2002)

“Ένας άλλος πολύ σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη των νησιών είναι η συχνή και ομαλή επικοινωνία τους με την υπόλοιπη χώρα. Στην επικοινωνία αυτή βασικό ρόλο παίζουν οι μεταφορές καθώς και τα δίκτυα επικοινωνιών.”(Usai, 2002) Στα παρακάτω κεφάλαια θα διερευνήσουμε λεπτομερέστερα πώς οι μεταφορές μπορεί να λειτουργήσουν ευνοϊκότερα για τα νησιά.

“Το νερό και η ενέργεια είναι επίσης πολύ σημαντικά στοιχεία για την ανάπτυξη ενός νησιού. Τα νησιά ως επί το πλείστον δεν έχουν αρκετά πόσιμα υδάτινα αποθέματα και δεν είναι αυτάρκη στον τομέα της ενέργειας (ηλεκτρισμός). Για την βελτίωση στους δύο αυτούς σημαντικούς τομείς για την ανάπτυξη είναι απαραίτητα έργα υποδομής στα νησιά.”(Usai, 2002)

“Τέλος, ένας άλλος παράγοντας ανάπτυξης για τα νησιά θα μπορούσαν να είναι τοπικές εμπορικές ενώσεις των μικρών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτά. Οι ενώσεις αυτές σκοπό θα έχουν την προώθηση των συμφερόντων του τόπου τους καθώς και την πιο έντονη επιχειρησιακή παρουσία σε μεγαλύτερη κλίμακα, η οποία τις περισσότερες φορές είναι απαγορευτική για τις μικρές τοπικές επιχειρήσεις όταν αυτές λειτουργούν μεμονωμένα.” (Usai, 2002)

1.4) Νησιωτικότητα -Νησιωτικοί Δείκτες

1.4.1) Νησιωτικοί Δείκτες: Γιατί χρειάζονται;

Όπως αναλύσαμε και παραπάνω τα νησιά αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες συνθήκες ανάπτυξης κυρίως εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Σε αυτό το τμήμα της εργασίας θα δούμε πως αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μπορεί να ποσοτικοποιηθούν και να εκφραστούν μέσα από δείκτες, βασιζόμενοι σε έρευνα της Eurisles (Eurisles, 1998). Οι στατιστικοί αυτοί δείκτες εκφράζουν τις ανισότητες σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο και συνδέονται άμεσα με την έννοια της νησιωτικότητας και της υπέρ-περιφερειακότητας. Οι δύο αυτές έννοιες σχετίζονται με τις φυσικές συνθήκες των νησιών και τα γεωγραφικά τους χαρακτηριστικά. Με την χρήση των δεικτών αυτών μπορεί να γίνει μια ποσοτική εκτίμηση του πραγματικού κόστους που οι ιδιαίτερες συνθήκες προκαλούν για τις οικονομίες και τους κατοίκους των νησιών.

Ο όρος “νησιωτικότητα” συνδέεται, βάση της προαναφερθείσας έρευνας (Eurisles, 1998), με τρία από τα βασικά χαρακτηριστικά των νησιών τα οποία αναφέραμε και παραπάνω:

- I Το μικρό σε σύγκριση με τις ηπειρωτικές περιοχές μέγεθος.
- I Την απόσταση από τα μεγάλα ηπειρωτικά κέντρα, η οποία έχει σαν συνέπεια την σχετική απομόνωση των νησιωτικών περιοχών.
- I Την οικονομική εξάρτηση των νησιωτικών περιοχών από άλλες περιοχές, η οποία προκύπτει από το γεγονός ότι τα περισσότερα νησιά παράγουν προϊόντα σε μικρή ποικιλία και τα υπόλοιπα αναγκάζονται να τα εισάγουν από άλλες περιοχές.

1.4.2) Είδη και τρόπος σχηματισμού νησιωτικών δεικτών

Βασικός λόγος για τον σχηματισμό περιφερειακών, και κατά συνέπεια νησιωτικών, δεικτών είναι η ποσοτική έκφραση των περιφερειακών ανισοτήτων. Οι τρεις σημαντικότερες πηγές ανισοτήτων οι οποίες εντοπίζονται και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναδεικνύονται μέσα από μελέτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι:

- I Τα φυσικά και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των περιφερειών.
- I Η άνιση ανάπτυξη του παραγωγικού δυναμικού.
- I Η μεγάλη διαφορά που υπάρχει στα εισοδήματα και το βιοτικό επίπεδο από μια περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε άλλη.

“Σε ότι αφορά τα νησιά η σημαντικότερη πηγή ανισοτήτων σε σχέση με τις άλλες περιοχές είναι τα φυσικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους. Οι ανισότητες που σχετίζονται με τα φυσικά και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, είναι εξ ορισμού, αποτέλεσμα καταστάσεων τις οποίες ο άνθρωπος ελάχιστα μπορεί να επηρεάσει. Πολλές φορές όμως είναι δύσκολο να διαχωριστούν από άλλες ανισότητες των οποίων πηγή είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. Κατάλληλα σχηματισμένοι νησιωτικοί δείκτες μπορούν να δείχνουν το πώς και κατά πόσο κάθε πηγή ανισότητας επηρεάζει τις νησιωτικές περιοχές.” (Eurisles, 1998)

Πέρα από αυτό είναι σημαντικό μερικοί, τουλάχιστον, από τους δείκτες που χρησιμοποιούνται για τις νησιωτικές περιοχές να μπορούν να είναι συγκρίσιμοι με δείκτες που αφορούν άλλες περιφέρειες.

“Σε αυτό το σημείο μπορούμε να χωρίσουμε τους δείκτες που αφορούν τα νησιά σε δύο κατηγορίες:

- I εκείνους που σχετίζονται αποκλειστικά με την νησιωτικότητα,

- I εκείνους που μπορούν να εφαρμοστούν σε όλες τις περιφέρειες αλλά για τους οποίους η νησιωτικότητα μπορεί να προσλάβει “μετρήσιμη” τιμή.” (Eurisles, 1998)

Παρακάτω θα παρουσιάσουμε αρχικά τρεις σημαντικούς οικονομικούς δείκτες οι οποίοι επηρεάζονται έντονα από την νησιωτικότητα (ανεργία, ΑΕΠ, περιφερειακότητα) και έπειτα κάποιους ειδικότερους δείκτες που αφορούν ειδικά τις νησιωτικές περιοχές.

1.4.3) ΑΕΠ-Ανεργία

Ορίζοντας με απλό τρόπο το ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) μπορούμε να πούμε ότι είναι το σύνολο όλων των προϊόντων και αγαθών που παράγει μια οικονομία εκφρασμένο σε χρηματικές μονάδες. “Σε ότι αφορά το ΑΕΠ των νησιωτικών περιοχών μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

- I Τα στοιχεία του ΑΕΠ δεν είναι διαθέσιμα για όλες τις νησιωτικές περιφέρειες.
- I Οι τελευταίες τάσεις του ΑΕΠ δείχνουν να αμβλύνεται το χάσμα μεταξύ των νησιών.
- I Το γενικό χάσμα μεταξύ των νησιών και του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε συνεχίζει να υφίσταται είτε να μεγαλώνει.” (Eurisles, 1998)

Όσον αφορά την ανεργία το ποσοστό της στις νησιωτικές περιοχές δεν είναι καθόλου αμελητέο. Στις περισσότερες περιπτώσεις η ανεργία στις νησιωτικές περιοχές ακολουθεί την τάση της ανεργίας σε εθνικό επίπεδο. Σε μερικές νησιωτικές περιοχές ο δείκτης της ανεργίας είναι υψηλότερος από το εθνικό δείκτη και σε άλλες μικρότερος. Η πρώτη περίπτωση μπορεί να εξηγηθεί από τις αρνητικές επιπτώσεις της νησιωτικότητας και τα αυξημένα οικονομικά και άλλα κόστη των νησιωτικών περιοχών. Στην περίπτωση των νησιών που τείνουν να έχουν λιγότερη ανεργία από την ηπειρωτική χώρα μπορούμε να δώσουμε την εξήγηση της ανάπτυξης περιοχών λόγω τουρισμού αλλά και την μείωση της ανεργίας εξ αιτίας τις μεγάλης εσωτερικής μετανάστευσης από νησιά προς τις ηπειρωτικές περιοχές και τα μεγάλα αστικά κέντρα.

“Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφέρουμε δύο σημαντικούς διαρθρωτικούς παράγοντες της ανεργίας στις νησιωτικές περιοχές:

- I Τον έντονο χαρακτήρα της εποχικότητας της εργασίας σε ότι αφορά κυρίως τις τουριστικές ασχολίες.
- I Την απασχόληση στην “παραοικονομία”, που ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου κυμαίνεται σε πολύ υψηλά ποσοστά.” (Eurisles, 1998)

1.4.4) Συντελεστής περιφερειακότητας

Η αναζήτηση ενός συντελεστή περιφερειακότητας είναι ζήτημα μεγάλου ενδιαφέροντος για τα νησιά και όχι μόνο για αυτά. Για παράδειγμα, είναι πολύ σημαντικό για όλες τις περιφέρειες (ορεινές, αγροτικές κλπ.) να αξιολογήσουν τα δικά τους χαρακτηριστικά και να ποσοτικοποιήσουν τις διαφορές τους ως προς το Κέντρο.

“Στην περίπτωση των νησιών, η έννοια της περιφερειακότητας μπορεί να προσδιοριστεί με αντικειμενικό τρόπο μέσω “του μόνιμου χαρακτήρα της γεωγραφικής ασυνέχειας του χώρου”. Ο συντελεστής περιφερειακότητας για τα νησιά σκοπό έχει να μετρήσουμε αυτή την περιφερειακότητα με τρόπο που η μέτρηση να είναι συγκρίσιμη με αυτή που χαρακτηρίζει άλλες περιφέρειες.” (Eurisles, 1998)

“Ο συντελεστής περιφερειακότητας στα νησιά μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τα δίκτυα μεταφορών των νησιών. Μια ενδιαφέρουσα πρόταση ως βάση μέτρησης της περιφερειακότητας αποτελεί ο χρόνος που χρειάζεται για να μετακινηθεί ένα φορτηγό από το κέντρο στην περιφέρεια. Για τα νησιά στο χρόνο αυτό προστίθεται και το θαλάσσιο ταξίδι που απαιτείται. Ο χρόνος αυτός συνδέεται άμεσα με την συχνότητα και την ποιότητα των δρομολογίων των πλοίων.” (Eurisles, 1998)

“Ο παραπάνω τρόπος μέτρησης οδηγεί σε υψηλούς δείκτες περιφερειακότητας για τα νησιά σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες κάτι που καταδεικνύει ότι τα νησιά αντιμετωπίζουν μια “φυσική” ανισότητα σε ότι αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης τους.” (Eurisles, 1998)

1.4.5) Νησιωτικές Δείκτες

Παραπάνω παρουσιάσαμε τρεις σημαντικούς οικονομικούς δείκτες οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την μελέτη των νησιωτικών περιοχών. Οι δείκτες αυτοί στις ηπειρωτικές περιοχές και τα νησιά δεν παρουσιάζουν τις ίδιες τιμές. Αυτό συμβαίνει γιατί επηρεάζονται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών.

Η μελέτη όμως μόνο των γενικών οικονομικών δεικτών δεν επαρκεί. Ειδικοί δείκτες που να αναφέρονται στα χαρακτηριστικά των νησιών, τους ιδιαίτερους παραγόντων ανάπτυξης και τους ανασταλτικούς παράγοντες ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών θα πρέπει να μελετηθούν. Βασικός στόχος των δεικτών αυτών είναι η ποσοτικοποίηση των χαρακτηριστικών της νησιωτικότητας που αναφέραμε παραπάνω. Οι δείκτες αυτοί είναι πολύ χρήσιμοι επίσης για την σύγκριση των νησιωτικών περιοχών μεταξύ τους και την διερεύνηση

των λόγων άνισης ανάπτυξης τους.

Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τους παρακάτω νησιωτικούς δείκτες, βασιζόμενοι σε Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών που σχετίζεται με το περιβάλλον (UNEP Islands Web Site):

- I Δείκτης σχετικής απομόνωσης: ο δείκτης αυτός μετρά το βαθμό που ένα νησί είναι απομονωμένο από περιοχές με σημαντικές οικονομικές πηγές.
- I Δείκτης αστικοποίησης: Ο δείκτης αυτός αφορά στο κατά πόσο υπάρχουν αστικά κέντρα σε ένα νησί και εάν αυτά επιλέγουν οι περισσότεροι μόνιμοι κάτοικοι του.
- I Δείκτης βιοποικιλότητας: Αυτός ο δείκτης αφορά στο οικοσύστημα των νησιών. Συνήθως τα νησιά εξ αιτίας του μικρού μεγέθους τους δεν παρουσιάζουν μεγάλη βιοποικιλότητα.
- I Δείκτης ανθρώπινης παρέμβασης: Τα οικοσυστήματα των νησιών είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα με αποτέλεσμα να είναι πολύ σημαντικό να μετρήσουμε πως επηρεάζονται από τον ανθρώπινο παράγοντα.

1.5) Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών

1.5.1) Περιφερειακή ανάπτυξη-Ευρωπαϊκή Συνοχή

Τα νησιά όπως αναφέραμε και παραπάνω παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εξ αιτίας των οποίων αντιμετωπίζουν ειδικές συνθήκες ανάπτυξης. Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι ότι είναι απομακρυσμένα από τα οικονομικά κέντρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μια βασική ευρωπαϊκή πολιτική η οποία συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη των νησιών λόγω των παραπάνω συνθηκών είναι η περιφερειακή πολιτική. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα κάνουμε μια σύντομη ανασκόπηση στα κυριότερα σημεία της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής όπως αυτά προκύπτουν από την ιστοσελίδα της Ε.Ε. (http://europa.eu/pol/reg/overview_el.htm, <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/g24246.htm>).

Αν και η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μια από τις πλουσιότερες περιοχές του κόσμου, υπάρχουν τεράστιες διαφορές εισοδήματος και δυνατοτήτων μεταξύ των περιφερειών της. Η ένταξη 12 νέων κρατών μελών, από το 2004, των οποίων τα εισοδήματα είναι πολύ χαμηλότερα από το μέσο όρο της ΕΕ, διεύρυνε αυτές τις διαφορές. Στόχος επομένως της περιφερειακής πολιτικής είναι η μεταφορά πόρων από τις εύπορες στις φτωχότερες περιφέρειες. Η περιφερειακή πολιτική δεν αποτελεί μόνο ένα μέσο οικονομικής αλληλεγγύης,

αλλά και μια ισχυρή δύναμη οικονομικής ολοκλήρωσης.

Το ουσιαστικό νόημα της Ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής μπορεί να συνοψιστεί σε δύο λέξεις: αλληλεγγύη και συνοχή. Ποια σημασία όμως παίρνουν αυτές οι λέξεις στο συγκεκριμένο ερευνητικό πλαίσιο;

- I αλληλεγγύη: η έννοια αυτή συνδέεται άμεσα με το βασικό στόχο της περιφερειακής πολιτικής που είναι να ωφελήσει τους πολίτες και τις περιφέρειες που υστερούν από οικονομικής και κοινωνικής απόψεως σε σχέση με το μέσο όρο της ΕΕ.
- I συνοχή: αυτή η έννοια συνδέεται με την συγκεκριμένη πολιτική λόγω του στόχου για μείωση των διαφορών εισοδήματος και πλούτου μεταξύ των φτωχότερων και των πλουσιότερων χωρών και περιφερειών.

Μεγάλες διαφορές όσον αφορά το επίπεδο ευημερίας υπάρχουν τόσο μεταξύ των κρατών μελών όσο και στο εσωτερικό τους, μεταξύ των περιφερειών. Ακόμη και πριν από τη διεύρυνση, το επίπεδο ευημερίας των δέκα δυναμικότερων περιφερειών της ΕΕ, εκτιμώμενο σε όρους κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ήταν σχεδόν τριπλάσιο από το αντίστοιχο των δέκα λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών. Οι πιο ευημερούσες περιφέρειες είναι στο σύνολό τους αστικές –Λονδίνο, Βρυξέλλες και Αμβούργο. Οι διαφορές αυτές έγιναν εντονότερες ως συνέπεια της διεύρυνσης.

Μια από τις βασικές προτεραιότητες της περιφερειακής πολιτικής για το διάστημα μετά το 2004 είναι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των νέων κρατών μελών, ώστε να φθάσει το μέσο όρο της Ε.Ε. το ταχύτερο δυνατό.

Οι ανισότητες μεταξύ των ευρωπαϊκών περιφερειών οφείλονται σε διάφορους παράγοντες. Οι παράγοντες αυτοί μπορούν να ομαδοποιηθούν σε δύο βασικές κατηγορίες:

1. Τα εγγενή μειονεκτήματα που μπορεί να είναι συνέπεια της απομακρυσμένης γεωγραφικής θέσης (δυσπρόσιτες, νησιωτικές περιοχές).
2. Πιο πρόσφατες κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές (νέα κράτη μέλη).

Η κοινωνική υποβάθμιση, η χαμηλής ποιότητας εκπαίδευση, η υψηλή ανεργία και οι ανεπαρκείς υποδομές είναι συνήθως συνέπειες των παραπάνω μειονεκτημάτων που χαρακτηρίζουν κάποιες περιφέρειες της Ε.Ε.

Μια σημαντική πολιτική συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εντάσσεται στα πλαίσια της στρατηγικής της Λισσαβόνα είναι αυτή που αφορά το διάστημα 2007-2013. Βασικός στόχος αυτής της πολιτικής συνοχής είναι να καταστεί η Ε.Ε. ελκυστικός τόπος για την απασχόληση και τις επενδύσεις, να ενθαρρυνθεί η καινοτομία, η επιχειρηματικότητα και η

ανάπτυξη της οικονομίας της γνώσης καθώς και να δημιουργηθούν περισσότερες και καλύτερης ποιότητας θέσεις εργασίας. Βασικό μέσο για την επίτευξη της συγκεκριμένης πολιτικής αποτελεί η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων προς όφελος των τοπικών και περιφερειακών εταίρων, η μεταξύ τους ανταλλαγή γνώσεων και πόρων καθώς και η εκπόνηση κατάλληλα προσαρμοσμένων τοπικών και περιφερειακών στρατηγικών.

1.5.2) Ευρωπαϊκή Ένωση και δυσπρόσιτες περιοχές

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια χάραξης περιφερειακής πολιτικής έχει ασχοληθεί ιδιαίτερα με το θέμα των περιοχών με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Οι ορεινές περιοχές, οι παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές, τα νησιά και τα αρχιπελάγη αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της Ε.Ε. και για μερικά από τα κράτη-μέλη έχουν ιδιαίτερη σημασία. Μεγάλο κομμάτι των περιοχών αυτών αποτελούν τα νησιά. Σε αυτά αναγνωρίζονται κάποια εγγενή μειονεκτήματα ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις δυσκολίες πρόσβασης σε αυτά. Παρόλα αυτά τα μέτρα περιφερειακής πολιτικής που προορίζονται για τα νησιά δεν είναι διαφορετικά από αυτά που προορίζονται για άλλες περιοχές.

Οι περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα που σχετίζονται με κοινωνικοοικονομικά ή διοικητικά κριτήρια είναι πιο εύκολο να προσδιοριστούν και να δεχτούν την κατάλληλη βοήθεια από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ε.Ε. Οι περιοχές που έχουν ιδιαίτερα φυσικά γνωρίσματα, π.χ. δυσπρόσιτες περιοχές, δεν είναι τόσο εύκολο να καθοριστούν και να ομαδοποιηθούν ώστε να τους χορηγηθεί η κατάλληλη βοήθεια. Επιπρόσθετα, τα φυσικά γνωρίσματα δεν συνεπάγονται πάντα και προβλήματα στην ανάπτυξη.

Οι δυσπρόσιτες περιοχές της Ε.Ε. είναι περιοχές με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Παρακάτω θα αναφερθούμε στα ιδιαίτερα γνωρίσματα κάποιων δυσπρόσιτων περιοχών της Ε.Ε.:

- I “Παραμεθόριες περιοχές: Οι παραμεθόριες περιοχές αποτελούν το 40% της έκτασης της Ε.Ε. και το 25% του πληθυσμού της. Η διεύρυνση της Ε.Ε. έχει οδηγήσει σε αύξηση των ποσοστών αυτών. Σε ότι αφορά παραμεθόριες περιοχές με σύνορα εντός της Ένωσης αυτές δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα ανάπτυξης. Αντίθετα για τις παραμεθόριες περιοχές με σύνορα εκτός Ε.Ε. τα πράγματα είναι πιο δύσκολα μια και οι ρυθμοί ανάπτυξης είναι αρκετά χαμηλοί.” (Rivolin, 2005)
- I “Ορεινές περιοχές: Οι ορεινές περιοχές είναι πιθανό να αντιμετωπίζουν προβλήματα στην ανάπτυξη τους εξ αιτίας των γεωγραφικών εμποδίων. Με την πάροδο του

χρόνου, οι οικονομικές δραστηριότητες συγκεντρώθηκαν στις κοιλάδες. Ένας σημαντικός λόγος ήταν ότι εύκολα προσβάσιμες. Παρόλα αυτά, σήμερα οι οικονομικά αναπτυγμένες κοιλάδες αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα λόγω της πολύ αυξημένης κυκλοφορίας αγαθών και ανθρώπων καθώς και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι ορεινές περιοχές, όπως οι Άλπεις, τα Πυρηναία, τα ελληνικά βουνά, και τα Highlands της Σκωτίας, καλύπτουν το 35% της έκτασης της. Η σημαντικότερη οικονομική δραστηριότητα στις περισσότερες ευρωπαϊκές ορεινές περιοχές παραμένει η γεωργία ενώ σημαντικό ρόλο αρχίζει να έχει και ο τουρισμός. Αν και μερικές ορεινές περιοχές είναι οικονομικά βιώσιμες και πλησιάζουν στο κοινοτικό μέσο όρο για το ΑΕΠ οι περισσότερες αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στην ανάπτυξή τους εξ αιτίας κυρίως του δυσπρόσιτου χαρακτήρα τους. Το 95% της έκτασης των ορεινών περιοχών εντάσσεται στο στόχο 1 (περιοχές με μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ χαμηλότερο του 75% του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και στο στόχο 2 (περιοχές με διαρθρωτικά προβλήματα) των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ε.Ε. Η ένταξη των παραπάνω περιοχών στους προαναφερόμενους στόχους συνεπάγεται σημαντική δημοσιονομική χορήγηση από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε.”(Rivolin, 2005).

- 1 “Νησιά: Τα νησιά είναι ιδιαίτερα σημαντικά σε ότι αφορά την οικονομία και την ανάπτυξη των τεσσάρων νοτίων κρατών μελών της Ε.Ε. Μεγάλο αριθμό νησιών έχουν επίσης η Αγγλία, η Γαλλία και οι Σκανδιναβικές χώρες. Το 95% του πληθυσμού των ευρωπαϊκών νησιωτικών περιοχών εντάσσονται στους στόχους 1,2 των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ε.Ε. Στην περίπτωση των μικρότερων νησιών, τα δύο σημαντικότερα προβλήματα ανάπτυξης είναι η δυσκολία πρόσβασης και η έλλειψη νέου εργατικού δυναμικού υψηλής εκπαίδευσης. Τα μεγάλα νησιά της Ε.Ε. είναι καλύτερα ενσωματωμένα στην ευρωπαϊκή οικονομία αν και χρειάζονται ακόμη υποστήριξη, κυρίως σε ότι αφορά της υποδομές για να φθάσουν τις αναπτυγμένες περιφέρειες της Ε.Ε.” (Rivolin, 2005)

Πριν κλείσουμε το συγκεκριμένο υποκεφάλαιο που αφορά στην περιφερειακή πολιτική της ΕΕ για τις δυσπρόσιτες περιοχές θα αναφερθούμε σε κάποια ιδιαίτερα μέτρα που αφορούν μια υποομάδα των δυσπρόσιτων περιοχών: τις Ιδιαίτερα Απομακρυσμένες Περιφέρειες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της Ε.Ε.

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/g24245.htm>), έχει θέσει τέσσερις άξονες μέτρων που αφορούν τις Ιδιαίτερα Απομακρυσμένες Περιφέρειες (ΙΑΠ):

1. Η μείωση των δυσκολιών προσβασιμότητας και των επιπτώσεων άλλων δυσμενών φαινομένων που πλήττουν ιδιαίτερα τις περιφέρειες αυτές είναι η πρώτη προτεραιότητα που τίθεται από την Ε.Ε. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που παρέχουν οι ειδικές επιχορηγήσεις για την αντιστάθμιση του επιπλέον κόστους στον τομέα των μεταφορών και των νέων τεχνολογιών της πληροφορικής και της επικοινωνίας και να αξιολογηθούν οι ειδικές ανάγκες των ΙΑΠ στο πλαίσιο της έκθεσης για την εφαρμογή των προγραμμάτων ειδικών μέτρων λόγω του απομακρυσμένου και νησιωτικού χαρακτήρα ορισμένων περιφερειών.
2. Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειών αυτών είναι ο δεύτερος στόχος ο οποίος εντάσσεται στη γραμμή της στρατηγικής της Λισσαβόνα και ο οποίος πρέπει να στηρίζεται σε κατάλληλα μέσα όπως: η πολιτική για τη συνοχή, ιδίως μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου, τα κοινοτικά προγράμματα-πλαίσια, οι υπηρεσίες κοινής ωφελείας.
3. Η ενίσχυση της κοινωνικής ένταξης στις περιφέρειες αυτές με την εφαρμογή ενός σχεδίου δράσης για την ευρύτερη γειτνίαση, αποτελεί καινοτομία της στρατηγικής του 2004 η οποία αποσκοπεί να ενισχύσει την σύνδεση μεταξύ των ΙΑΠ και των γειτονικών τους περιοχών. Για την ανάπτυξη αυτού του άξονα προτεραιότητας, η Επιτροπή προτείνει μέτρα όπως: τη συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων των περιφερειών αυτών στις συμφωνίες οικονομικής εταιρικής σχέσης, το συντονισμό των χρηματοδοτικών μέσων, την ενίσχυση των θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και των γειτονικών τους τρίτων χωρών, την από κοινού συμμετοχή των περιφερειών αυτών και τρίτων χωρών στα δίκτυα έρευνας και στα κοινοτικά προγράμματα-πλαίσια και τη συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων των ΙΑΠ στις μεταναστευτικές πολιτικές.
4. Ο τελευταίος άξονας που προβάλλεται αφορά τα μέσα υποστήριξης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από τα μειονεκτήματα των Ιδιαίτερα Απομακρυσμένων Περιφερειών. Πράγματι, η μεταρρύθμιση των κοινοτικών πολιτικών επιτρέπει στις περιφέρειες αυτές να λαμβάνουν, για την περίοδο 2007-2013, χρηματικές επιχορηγήσεις για την αντιστάθμιση των παραγόντων που πλήττουν

την περιφέρειά τους (απομάκρυνση, νησιωτικός χαρακτήρας, δύσκολες συνθήκες λόγω διαμόρφωσης εδάφους και κλίματος κλπ.).

1.5.3) Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική και νησιωτικές περιοχές

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει χαράξει ιδιαίτερες πολιτικές για τις νησιωτικές περιοχές αλλά γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα ανάπτυξης των νησιών μέσα από την περιφερειακή πολιτική και ιδιαίτερα τα μέτρα που αφορούν τις δυσπρόσιτες περιοχές και τις περιοχές με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Σε αυτή την υποενότητα θα παρουσιάσουμε τους βασικότερους ανασταλτικούς παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών όπως αυτοί παρουσιάζονται στα πλαίσια των οργάνων της Ε.Ε. και στην συνέχεια θα εξετάσουμε προτάσεις για την αντιμετώπιση αυτών των παραγόντων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι βασικοί ανασταλτικοί παράγοντες για τα νησιά της Ε.Ε. βάση μελετών κοινοτικών οργάνων (INSULEUR, 2004) είναι οι ακόλουθοι:

1. Δομικά προβλήματα λόγω γεωγραφικής απομόνωσης και χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας.
2. Οι νησιωτικές περιοχές είναι ευαίσθητες σε ότι αφορά εξωτερικούς οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντολογικούς παράγοντες.
3. Απομόνωση από μεγάλες αγορές και ανεπάρκεια τοπικών αγορών να εγγυηθούν την ανάπτυξη υγιών επιχειρήσεων.
4. Προβλήματα στους κύκλους επένδυσης-αποεπένδυσης σε ότι αφορά υποδομές, υπηρεσίες και βιομηχανικές επιχειρήσεις.
5. Οι επιχειρήσεις στα νησιά αντιμετωπίζουν αυξημένα κόστη με σημαντικά αποτελέσματα στην ανταγωνιστικότητα τους.
6. Ευαίσθητα οικοσυστήματα.
7. Οι νησιωτικές περιοχές υπολείπονται στους δείκτες ανάπτυξης σε σχέση με τους κοινοτικούς μέσους όρους.
8. Μετανάστευση νέου εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Εξ αιτίας των σημαντικών ανασταλτικών παραγόντων που αντιμετωπίζουν τα ευρωπαϊκά νησιά η Ε.Ε. θα πρέπει να λάβει συγκεκριμένες δράσεις για τις νησιωτικές περιοχές. Παρακάτω παρουσιάζουν συγκεκριμένες προτάσεις (MANIFESTO OF EU ISLAND CHAMBERS OF COMMERCE, 2005) που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάπτυξη των

νησιωτικών περιοχών:

- I Είναι σημαντικό η ευρωπαϊκή νομοθεσία να αναφέρεται συγκεκριμένα στις ανάγκες των νησιωτικών περιοχών.
- I Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη χρειάζεται να δημιουργήσουν ειδικά αντισταθμιστικά οφέλη για τους ανασταλτικούς παράγοντες ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών.
- I Η Κοινότητα θα πρέπει να δίνει την δυνατότητα στα κράτη μέλη να παραχωρήσουν φορολογικά και κοινωνικά κίνητρα στα νησιά ώστε να διατηρήσουν και να αυξήσουν τον μόνιμο πληθυσμό τους.
- I Προώθηση της κοινωνίας της πληροφορίας και των νέων τεχνολογιών στις νησιωτικές περιοχές με σκοπό την οικονομική ανάπτυξη και την διάδοση της γνώσης στα νησιά.
- I Οικονομικές πρωτοβουλίες και νομικές διευθετήσεις ιδιαίτερα στο τομέα των μεταφορών θα πρέπει να προωθηθούν ώστε να ενθαρρυνθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και να ελαχιστοποιηθούν οι παράγοντες που παρακωλύουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και την πρόσβασή τους στις μεγάλες ευρωπαϊκές αγορές.

2) ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Παραπάνω αναφερθήκαμε στα βασικότερα χαρακτηριστικά και πολιτικές που αφορούν τις νησιωτικές περιοχές και την ανάπτυξη τους. Σημαντικό πρόβλημα στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών είδαμε ότι παίζει η απόσταση τους από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και το γεγονός ότι η πρόσβαση σε αυτά είναι πιο δύσκολο, λόγω του υδάτινου συνόρου, από την πρόσβαση των απομακρυσμένων χερσαίων περιοχών. Σε αυτό το κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με θέματα που αφορούν τις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον μας στην Ελλάδα.

2.1) Ο ρόλος των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές

Οι μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές συνήθως γίνονται είτε από τις ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια με τα λιμάνια των νησιωτικών περιοχών είτε με το δίκτυο εναέριων μεταφορών. Οι μεταφορές αυτές περιλαμβάνουν την μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων και συμβάλλουν σημαντικά στην κινητικότητα ατόμων και αγαθών. Για τα νησιά ένα καλό σύστημα μεταφορών είναι πολύ σημαντικό μια και τους δίνει την δυνατότητα να ελαχιστοποιήσουν το φυσικό τους

“μειονέκτημα” που αφορά στην απόσταση από την ηπειρωτική χώρα και τα οικονομικά κέντρα. Σε αυτή την υποενότητα θα αναφερθούμε στο ρόλο των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας, μιας κατεξοχήν νησιωτικής ευρωπαϊκής χώρας με μεγάλο αριθμό νησιών.

Οι νησιωτικές περιφέρειες στην Ελλάδα, όπως και στον υπόλοιπο κόσμο, εξαρτώνται άμεσα από τις συνθήκες και τους τρόπους που αυτές συνδέονται με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Σημαντικό ρόλο έχουν τόσο η ακτοπλοΐα όσο και οι εναέριες μεταφορές. Ιδιαίτερα όμως η ακτοπλοΐα έπαιξε και παίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού κράτους από πολλές πλευρές. Από γεωγραφική διάσταση, αποτελεί τη «γέφυρα» που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά δημιουργώντας θαλάσσιες λεωφόρους. Από οικονομική και κοινωνική διάσταση, επιδρά καθοριστικά στα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης, επηρεάζοντας το μέγεθος του πληθυσμού, την εξέλιξη του τουρισμού και την ποιότητα ζωής στα νησιά. Εξ αιτίας αυτού του κρίσιμου ρόλου της ακτοπλοΐας στον ελλαδικό χώρο είναι απαραίτητη η ύπαρξη συχνής ακτοπλοϊκής σύνδεσης όλων των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Εκτός από την συχνότητα πολύ σημαντική είναι και η ποιότητα των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

“Ο ρόλος των μεταφορών στα νησιά είναι ένα ζήτημα που τα τελευταία χρόνια απασχολεί έντονα και την Ευρωπαϊκή Ένωση με αποτέλεσμα να έχει προτείνει συγκεκριμένες δράσεις για την βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει συγκεκριμένο πλαίσιο δράσης για την περίοδο 2007-2013. Το πλαίσιο αυτό αφορά τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα κράτη μέλη και ολόκληρη την Ε.Ε. Τα κυριότερα σημεία του προγράμματος δράσης της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές που αφορούν τις μεταφορές στα νησιά είναι τα εξής:

- I Η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τα δρομολόγια και την προσέλκυση νέων αγορών.
- I Η τόνωση του εκσυγχρονισμού του στόλου και της καινοτομίας.
- I Η προσέλκυση νέων εργαζομένων και αύξηση των επενδύσεων σε ανθρώπινο δυναμικό.
- I Η προβολή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως επιτυχούς επιχειρηματικού εταίρου.
- I Η δημιουργία κατάλληλης υποδομής για την εσωτερική ναυσιπλοΐα.”(Χλωμουδης κ.α., 2007)

Παραπάνω δείξαμε συνοπτικά το ρόλο που έχουν οι μεταφορές, ιδιαίτερα οι θαλάσσιες,

για τα ελληνικά νησιά. Πριν κλείσουμε αυτή την υποενότητα θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ποιότητα των θαλάσσιων μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα λιμάνια που υπάρχουν σε μια χώρα.

“Σε ότι αφορά τα ελληνικά λιμάνια, ιδιαίτερα δε αυτά των ελληνικών νησιών, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών τους και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών σε όλο το φάσμα της λειτουργίας τους. Η υποδομή των λιμανιών, κυρίως στα νησιά, είναι συνήθως ανεπαρκής ως προς την προστασία από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες, ενώ εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις σε χερσαίους χώρους και προβλήματα κατά τη συνύπαρξη και ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των επιβατικών και εμπορευματικών δραστηριοτήτων.” (Χλωμουδης κ.α., 2007)

2.2) Πλαίσιο λειτουργίας νησιωτικών μεταφορών εντός της Ε.Ε.

Το πλαίσιο της Ε.Ε. για τις μεταφορές είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην διερεύνηση των νησιωτικών μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις εθνικές πολιτικές των κρατών μελών ιδιαίτερος σε θέματα με μεγάλη οικονομική σημασία. Επίσης οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όντας προϊόντα διαπραγματεύσεων και έρευνας αποτελούν συχνά ενδιαφέρουσες και καινοτόμες προτάσεις για την επίλυση προβλημάτων.

2.2.1) Λευκή Βίβλος-Η Ευρωπαϊκή Πολιτική των μεταφορών έως το 2010

Η Ευρωπαϊκή Ένωση όπως αναφέραμε και παραπάνω έχει δώσει ιδιαίτερη σημασία στις πολιτικές που θα πρέπει να εφαρμοστούν στο τομέα των μεταφορών. Αυτό συμβαίνει γιατί οι μεταφορές αποτελούν ένα κρίσιμο παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής. Η “Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές” (<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm>) είναι ένα σημαντικό κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής για τις μεταφορές.

Η Επιτροπή στην Λευκή Βίβλο προτείνει περίπου εξήντα (60) μέτρα για την δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Η Λευκή Βίβλος προτείνει πολιτικές στο πνεύμα της στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Goteborg τον Ιούνιο του 2001.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η συνθήκη της Ρώμης. Η συνθήκη του Maastricht ενίσχυσε λοιπόν τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις εισάγοντας και την έννοια του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ). “ Οι βασικοί στόχοι του ΔΔΜ είναι οι ακόλουθοι:

- I Η εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών.
- I Η προσφορά υποδομών υψηλής ποιότητας στους χρήστες.
- I Η στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς.
- I Η άριστη χρησιμοποίηση της υπάρχουσας μεταφορικής ικανότητας.
- I Η διαλειτουργικότητα σε όλα τα στοιχεία του δικτύου.
- I Η οικονομική βιωσιμότητα.
- I Η κάλυψη όλου του κοινοτικού εδάφους.
- I Η πρόβλεψη επέκτασής του προς τα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ, τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις μεσογειακές χώρες.”

(<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24094.htm>)

Η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που δημοσιεύθηκε το 1992 έδινε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών. Δέκα χρόνια αργότερα, οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων έχει υπερδιπλασιαστεί.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο αποτελεί η ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων (πχ GALILEO) που αφορούν σε σύγχρονες τεχνικές γύρω από τις μεταφορές. .

Ωστόσο, η λιγότερο ή περισσότερο γρήγορη εφαρμογή των διάφορων τρόπων μεταφοράς των κοινοτικών αποφάσεων οδηγεί σε ορισμένες δυσκολίες, οι οποίες είναι:

- I “Η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% της μεταφορών εμπορευμάτων ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%. Οι οδικές μεταφορές επιβατών αντιπροσωπεύει το 79% ενώ οι αεροπορικές το 5% και οι σιδηροδρομικές το 6%”

(<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24007.htm>)

- I “Η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε μερικούς αερολιμένες”

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm>

- I “Τα περιβαλλοντικά προβλήματα ή τα προβλήματα υγείας των πολιτών και η ανασφάλεια στους δρόμους.” (<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm>)

2.2.2) Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η χάραξη ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής απαιτεί ένα σαφές πλαίσιο διαχείρισης στο οποίο καλούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο: (1) η επιχειρησιακή ομάδα με την ονομασία «Θαλάσσια πολιτική», για την ανάλυση των διαδράσεων μεταξύ των τομεακών πολιτικών και τη διασφάλιση του συντονισμού τους, (2) οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίοι ασχολούνται με υποθέσεις σχετικές με τη θάλασσα, με σκοπό την κατάρτιση νέων πολιτικών και (3) η κοινωνία των πολιτών και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σε αυτή την υποενότητα θα παρουσιάσουμε συνοπτικά τους βασικούς στόχους της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε., όπως αυτοί αναφέρονται στην ιστοσελίδα της Ε.Ε. (<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/166049.htm>) μια και επηρεάζουν άμεσα τις πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές:

- I Τον πρώτο στόχο μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ε.Ε. αποτελεί η μεγιστοποίηση της βιώσιμης εκμετάλλευσης των θαλασσών και των ωκεανών, με ταυτόχρονη διασφάλιση της ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας και των παράκτιων περιφερειών. Βασικό χαρακτηριστικό αυτού του στόχου αποτελεί η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της προστασία στον τομέα της θαλάσσιας πολιτικής.
- I Δεύτερος πρωταρχικός στόχος είναι η δημιουργία βάθρου γνώσεων και καινοτομιών για τη θαλάσσια πολιτική. Η επιστήμη, η τεχνολογία και η έρευνα για τη θάλασσα παρέχουν τη δυνατότητα ανάλυσης των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια συστήματα καθώς και λύσεις για την άμβλυνση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
- I Με την ολοκληρωμένη πολιτική επιδιώκεται επίσης η προσφορά καλύτερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες και στις εξόχως απόμακρες περιφέρειες, με ταυτόχρονη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικότερα η Επιτροπή αποβλέπει βάση αυτού του στόχου στην ενθάρρυνση του παράκτιου τουρισμού, στη δημιουργία βάσης δεδομένων σχετικά με τις δυνατότητες κοινοτικής χρηματοδότησης για τα έργα που έχουν σχέση με τη

θάλασσα και τις παράκτιες περιφέρειες, στη χάραξη κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη καταστροφών στις περιοχές αυτές και στην ανάπτυξη θαλάσσιου δυναμικού για τις εξόχως απόμακρες περιφέρειες και τα νησιά.

- I Παράλληλα, η Ε.Ε. σκοπεύει να προωθήσει την ηγετική της θέση στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις. Με ολοκληρωμένη πολιτική καθίστανται δυνατές η βελτίωση της διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων διεθνώς καθώς και η επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ε.Ε. στον θαλάσσιο τομέα. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ο παγκόσμιος χαρακτήρας των προβλημάτων που συναντά ο θαλάσσιος τομέας.
- I Ο τελευταίος στόχος της ολοκληρωμένης αυτής πολιτικής είναι η βελτίωση του γοήτρου της θαλάσσιας Ευρώπης καθώς και της εικόνας που προβάλλουν οι δραστηριότητες και τα επαγγέλματα του θαλάσσιου τομέα.

2.2.3) Προώθηση θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει ιδιαίτερη σημασία στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις ποτάμιες μεταφορές γιατί αποτελούν είναι δύο τρόποι μεταφορών που μπορούν να δώσουν λύση στη συμφόρηση ορισμένων οδικών υποδομών και στην έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών. Με τα δύο τρίτα της συνοριακής της γραμμής να γειτνιάζουν με την θάλασσα, η ευρωπαϊκή χερσόνησος είναι μία κατ' εξοχήν ναυτιλιακή οικονομία.

“ Το 2001 η Λευκή Βίβλος έκανε για πρώτη φορά λόγο για «θαλάσσιες λεωφόρους» στο πλαίσιο του σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Οι πλωτές μεταφορές, ιδίως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, έχουν καταστεί με την πάροδο του χρόνου εξίσου ισχυρές με τις οδικές μεταφορές και έχουν ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην οικονομική ανάπτυξη πολλών περιοχών της Ε.Ε.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών προσκρούει σε εμπόδια. Ένα σημαντικό εμπόδιο αποτελεί η έλλειψη επενδύσεων στους λιμένες που θα βοηθήσουν στην βελτίωση των ήδη υπάρχοντων και την εγκατάσταση νέων δρομολογίων και θα καταστήσουν τους λιμένες σε αναπτυξιακούς πόλους, αντί σε σημεία συμφόρησης.” (Ε.Ε.ΣΥ.Μ, 2007)

2.3) Ανάλυση της αγοράς μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές

Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν ένα αγαθό το οποίο προσφέρεται στα πλαίσια μιας συγκεκριμένης αγοράς. Σε ότι αφορά τον ελληνικό νησιωτικό χώρο θα μπορούσαμε να

εντοπίσουμε δύο διαφορετικές αγορές στο τομέα των μεταφορών: την αγορά της ακτοπλοΐας και την αγορά των αεροποριών μεταφορών. Σε αυτό το κεφάλαιο θα διερευνήσουμε αυτές τις δύο αγορές και θα προσπαθήσουμε να δούμε κατά πόσο είναι εφικτό να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός σε αυτές.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην λειτουργία του ανταγωνισμού στις αγορές και την απελευθέρωση τους. Το ίδιο προτείνεται και για την αγορά των μεταφορών. Επίσης βάση της Λευκής Βίβλου, όπως αναφέραμε και παραπάνω, για τις μεταφορές κύρια πρόκληση αποτελεί η ικανοποίηση των ολοένα και μεγαλύτερων απαιτήσεων των πολιτών για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας τους έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεπόμενων υπηρεσιών.

2.3.1) Αγορά ακτοπλοΐας

Η Ελλάδα ως κατεξοχήν νησιωτική χώρα έχει ένα σημαντικό ακτοπλοϊκό δίκτυο μεταφορών στο οποίο μπορούμε να εντοπίσουμε συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και αδυναμίες. “Τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα είναι χαρακτηριστικά ολιγοπωλιακής αγοράς. Αναλυτικότερα:

1. Από την πλευρά της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εντοπίζονται υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης, καθώς ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στις κύριες γραμμές και ένας ακόμη μικρότερος αριθμός κυριαρχεί στην αγορά.
2. Από την πλευρά της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχουμε ένα μεγάλο αριθμό ανεξάρτητων εμπλεκόμενων, με ευμετάβλητη, έντονα εποχική, αλλά με αυξητική τάση στην ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.
3. Ένα άλλο χαρακτηριστικό αποτελεί η ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους των εμπλεκόμενων χρηστών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση) οι οποίοι μάλιστα παρουσιάζουν αλληλοσυγκρουόμενους στόχους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η επέμβαση του κράτους να είναι σε πολλές περιπτώσεις απαραίτητη ώστε να συμβιβάσει τις εμπλεκόμενες πλευρές μέσω πολιτικών που σχετίζονται με την προστασία του χρήστη, του παραγωγού, αλλά και το γενικότερο δημόσιο συμφέρον.
4. Η μεταφορική υπηρεσία είναι μια διαφοροποιημένη χωρικά και ποιοτικά υπηρεσία, με κάθε ζεύγος γεωγραφικών σημείων (αναχώρηση-προορισμός) να προσδιορίζει μια

διαφορετική μεταφορική υπηρεσία και μια ξεχωριστή τοπική υπό-αγορά.

5. Η ύπαρξη υψηλών θεσμικών και οικονομικών εμποδίων εισόδου (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, παράβολα) αποτελεί ένα ακόμη χαρακτηριστικό της ελληνικής ακτοπλοΐας.
6. Υπάρχει περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου (Άδεια Σκοπιμότητας), αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπό-αγορά και των απαιτήσεων που σχετίζονται με αυτή (τύπος πλοίου, λιμενική υποδομή, δαπάνες διαφήμισης-πρακτόρευσης κα.).
7. Τα πλοία έχουν δεδομένη και αμετάβλητη χωρητικότητα παρά τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης.
8. Σε ότι αφορά τα κόστη που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, το σταθερό κόστος είναι υψηλό ενώ το μεταβλητό χαμηλό. Το οριακό κόστος είναι χαμηλό και σχεδόν σταθερό (η αναλογία σταθερού προς μεταβλητό ανέρχεται σε 3 προς 1).
9. Η τιμολόγηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τις εταιρίες γίνεται βάση της απόστασης και του λειτουργικού κόστους παραγωγής των υπηρεσιών.

Η απελευθέρωση των αγορών δεν έχει επηρεάσει την δομή της ακτοπλοϊκής αγοράς με αποτέλεσμα να διατηρεί την μονοπωλιακή δομή της.” (Χλωμούδης κα, 2007)

Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας είναι ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο που μπορεί να μας δώσει πληροφορίες για την συγκεκριμένη αγορά και την δομή της. “ Στην Ελλάδα οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες:

- I Εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης: οι εταιρίες αυτές σκοπό έχουν την εξυπηρέτηση των τοπικών συμφερόντων, όπως την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών.
- I Ολιγομετοχικές, συνήθως οικογενειακές, εταιρείες.” (Χλωμούδης κα, 2007)

2.3.2) Η αγορά των αεροπορικών μεταφορών και ο ανταγωνισμός με την ακτοπλοΐα

“Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών είχε προηγηθεί πολλά χρόνια της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών, προσφέροντας έτσι μία εμπειρία από την λειτουργία της "ανοικτής" αγοράς στο περιβάλλον ενός μεταφορικού προϊόντος, παρά τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών, κυρίως σε ότι αφορά την λειτουργία τους. Η αγορά των αερομεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκεται υπό καθεστώς απελευθέρωσης από τον Ιούλιο του 1992 με την εφαρμογή του

Τρίτου Πακέτου Απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Δεκαπέντε χρόνια μετά το 1992, στην αγορά των τακτικών δρομολογίων εσωτερικού δραστηριοποιούνται δύο αεροπορικές εταιρίες, αυτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Aegean Airlines. Ειδικότερα, σε ότι αφορά στα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ένας αερομεταφορέας στην εκτέλεση πτήσεων cabotage, αυτά εστιάζονται σε τρία σημεία, τα οποία δεν είναι άλλα από το λειτουργικό περιβάλλον, το λειτουργικό κόστος και τις αδυναμίες marketing.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας αναμένεται να διαφοροποιήσουν τις συνθήκες ανταγωνισμού. Η εμπειρία από αντίστοιχες αλλαγές σε χώρες του εξωτερικού έχει δείξει ότι χρειάζεται μεγάλη προσοχή στη διασφάλιση των συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών, ευθύνη με την οποία έχει επιφορτιστεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Είναι γεγονός ότι η είσοδος "νέων" ανταγωνιστών σε μία αγορά είναι δύσκολη, ιδιαίτερα εάν αυτός προέρχεται από χώρα του εξωτερικού και δεν έχει εμπειρία στο λειτουργικό περιβάλλον που θα ενταχθεί και τις ιδιαίτερες συνθήκες που θα κλιθεί να αντιμετωπίσει. Η ανάπτυξη νέων υποδομών, η βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων, η πιθανή ανανέωση του στόλου, η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, η βελτίωση της δρομολόγησης των πλοίων και η διαφοροποίηση των κομίστρων είναι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και των δυο μεταφορικών μέσων (πλοίο, αεροπλάνο), πέρα από τις όποιες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, με αποτέλεσμα να μεταβάλλεται το μερίδιο της αγοράς.” (Χλωμούδης κα, 2007)

“Έτσι το μερίδιο της ακτοπλοΐας είναι πιθανό να αυξηθεί λόγω της αύξησης των αεροπορικών κομίστρων αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται με τα νέα δρομολόγια και την ανανέωση του στόλου. Δεν πρέπει, ωστόσο να αγνοηθεί ότι, προκειμένου να πραγματοποιηθεί μετακύλιση της κίνησης προς την ακτοπλοΐα, είναι απαραίτητο να βελτιωθούν οι χρόνοι ταξιδιού, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές για μετεπιβίβαση και να επιτευχθεί ο κατάλληλος χρόνο-προγραμματισμός των δρομολογίων.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς είναι το κόστος και ο χρόνος ταξιδιού, το επίπεδο εξυπηρέτησης στα σκάφη και στους λιμένες, η προσφορά και διαθεσιμότητα θέσεων καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων και φορτίων.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου - αεροπλάνου στην ελληνική επικράτεια περιορίζεται στις συνδέσεις που εκτελούν και τα δυο μέσα. Ο ανταγωνισμός εντοπίζεται στο τμήμα του αεροπορικού δικτύου που έχει σημείο άφιξης / αναχώρησης σε νησιωτική / παραθαλάσσια

περιοχή, καθώς το ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι πολύ μεγαλύτερο από το αεροπορικό και καλύπτει όλες τις βασικές συνδέσεις που υπάρχουν στο αεροπορικό δίκτυο.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Η ανταγωνιστικότητα κάθε μέσου διαφοροποιείται ανάλογα με την γραμμή ή το ζεύγος προέλευσης – προορισμού που εξυπηρετεί και την κάθε κατηγορία χρήστη. Η διαφοροποίηση αυτή προκύπτει αφενός από την ύπαρξη ενός ή πολλών άλλων ανταγωνιστικών μέσων στη συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, αλλά και από τον ίδιο το συνδυασμό προέλευσης προορισμού, ο οποίος καθορίζει για τα μέσα ορισμένες από βασικές παραμέτρους αξιολόγησης, όπως ο χρόνος και το κόστος ταξιδιού.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Πρέπει να τονιστεί ότι η "βαρύτητα" κάθε κριτηρίου αξιολόγησης στη λήψη της τελικής απόφασης επιλογής μέσου διαφέρει και από άτομο σε άτομο, αλλά κυρίως μεταξύ των διαφορετικών σκοπών ταξιδιού. Έτσι, η σχετική βαρύτητα του κριτηρίου "κόστος" είναι μεγάλη για μία οικογένεια που ταξιδεύει για διακοπές, ενώ μπορεί να είναι μικρή για έναν επιβάτη που ταξιδεύει για εργασία. Στην τελευταία περίπτωση τη μεγαλύτερη βαρύτητα έχει ο "χρόνος".”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Το δίκτυο της αεροπλοΐας είναι σαφώς μικρότερο και απλούστερο από το ακτοπλοϊκό δίκτυο, αλλά οι υποδομές και η λειτουργία του είναι πιο απαιτητικές σε χώρους, κόστος και συνθήκες λειτουργίας. Από το σύνολο των 42 αεροδρομίων της Ελληνικής επικράτειας, τα 34 εξυπηρετούν το δίκτυο των εσωτερικών αερομεταφορών και από αυτά τα 29 αποτελούν προορισμούς όπου το αεροπλάνο και το πλοίο ανταγωνίζονται άμεσα. Το δίκτυο αεροπλοΐας έχει δύο κεντρικούς κόμβους, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, και αναπτύσσεται κυρίως ακτινικά γύρω από αυτούς. Έτσι, οι συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων είναι ελάχιστες σε πλήθος αλλά και σε συχνότητα. Σε ότι αφορά την αεροπορική αγορά της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, το αεροπλάνο μειονεκτεί έναντι της ακτοπλοΐας η οποία μπορεί να διοχετεύει την κίνηση της μέσω τριών λιμένων διεσπαρμένων στην Αττική (κεντρικός λιμένας Πειραιά, Ραφήνα, Λαύριο), ενώ η αεροπλοΐα διαθέτει ένα μόνο σημείο, το αεροδρόμιο “Ελ. Βενιζέλος” στα Σπάτα. Η γεωγραφική αυτή κατανομή των λιμένων δίνει εναλλακτικούς συνολικούς χρόνους ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό, για την ακτοπλοΐα, ενώ η αεροπλοΐα προς τους ίδιους προορισμούς προσφέρει σχεδόν πάντοτε σταθερό συνολικά χρόνο ταξιδιού.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Ο ανταγωνισμός των μέσων παρουσιάζεται εντονότερος στις μακρινότερες αποστάσεις και αφορά ουσιαστικά στις επιβατικές μεταφορές. Η ύπαρξη δύο περιόδων (χειμερινής και θερινής) κατά τις οποίες παρατηρείται έντονη διαφορά στο μεταφορικό

έργο, έχει ως επακόλουθο από πλευράς επιχειρήσεων, ο σχεδιασμός της προσφοράς να γίνεται με βάση την περίοδο αιχμής και ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα να υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας εξαιτίας του αδιαιρέτου της προσφοράς. Έτσι, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τα δρομολόγια τους, οι αεροπορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία προσαρμόζονται ευκολότερα στη ζήτηση είτε μέσω των δρομολογίων είτε μέσω της επιλογής αεροσκαφών.”(Χλωμούδης κα, 2007)

“Συμπερασματικά, ο χρήστης είναι εκείνος ο οποίος δέχεται τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού των μέσων κυρίως σε θέματα ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμολόγησης και επιπέδου εξυπηρέτησης.” (Χλωμούδης κα, 2007)

2.3) Προβλήματα στην παροχή νησιωτικών μεταφορών

Στις προηγούμενες ενότητες αναλύσαμε τις αγορές μεταφορών που σχετίζονται με τις νησιωτικές μεταφορές και τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ που σχετίζονται με αυτές. Επίσης τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας έγινε σαφές πόσο σημαντικές είναι οι μεταφορές για τις νησιωτικές περιοχές.

Σε αυτή την ενότητα θα αναλύσουμε το χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών ως δημόσιο αγαθό, θέματα που αφορούν τις άγονες γραμμές και την έννοια του “μεταφορικό ισοδύναμο”, την εισαγωγή της οποίας συναντάμε για πρώτη φορά στην βιβλιογραφία στο βιβλίο “Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα νησιά” (Κ. Χλωμούδης κα). Βάση της ανάλυσης αυτής γίνεται σαφές ότι οι νησιωτικές μεταφορές δεν μπορούν να λειτουργήσουν στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού χωρίς καθόλου κρατική παρέμβαση μια και κάτι τέτοιο μπορεί σε μερικές περιπτώσεις, ιδιαίτερα για νησιά άγονων γραμμών, να οδηγήσει σε προσβολή βασικών δικαιωμάτων των νησιωτών.

2.3.1) Οι θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές ως δημόσιο αγαθό- “Οι άγονες γραμμές”

Με γνώμονα τη θεωρία των δημοσίων αγαθών και λόγω της μερικής αδυναμίας εφαρμογής της αρχής του αποκλεισμού τιμής - οφέλους, οι συγκοινωνίες έχουν ενταχθεί στην ομάδα των ημιδημόσιων αγαθών. Αναλυτικότερα, προκειμένου για τα “ημιδημόσια αγαθά, η αγορά αποτυγχάνει μερικώς στη λειτουργία της, εξαιτίας των τιμών που διαμορφώνονται στην ανταγωνιστική αγορά. Οι τιμές, δεν ενσωματώνουν ολόκληρο το κοινωνικό όφελος που παρέχουν τα αγαθά αυτά και έτσι η ελεύθερη επιχείρηση εφοδιάζει την κοινωνία με ποσότητες μικρότερες από τις κοινωνικά επιθυμητές. Την απόκλιση αυτή

από την άριστη κατανομή των μέσων παραγωγής, μπορεί να τη διορθώσει μόνο η κρατική παρέμβαση.” (Γεωργακόπουλος, 1997)

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

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

1. Διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στο όλο σύστημα.
2. Ίση μεταχείριση όλων των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διακρίσεις.
3. Προστασία του δημοσίου συμφέροντος με την παροχή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και στα μέρη όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την παροχή υπηρεσίας.
4. Εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται.
5. Διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, της απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών.
6. Εξασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου.”(Δουβής Ευθ., 2006).

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει το οξύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα νησιά, ειδικότερα τα ελληνικά, είναι η δημογραφική συρρίκνωση, απόρροια βέβαια των πολλαπλών και πολυσύνθετων διαρθρωτικών αδυναμιών της νησιωτικής οικονομίας. Η αρνητική εξέλιξη σχεδόν όλων των οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών των «αγόνων» νησιωτικών περιοχών υπογραμμίζει το χαμηλό βαθμό ελκυστικότητάς τους. Μία μη ελκυστική περιοχή, όχι μόνο δεν προσελκύει νέες δραστηριότητες, αλλά έχει και την τάση να χάσει και αυτές που ήδη υπάρχουν. Το ίδιο ισχύει και για τους ανθρώπους, των οποίων η παραμονή ή η εγκατάσταση σε μία περιοχή επηρεάζεται κύρια από το εάν μπορούν να έχουν απασχόληση που θα καλύπτει τις ανάγκες, τις προσδοκίες και τα προσόντα τους και από το εάν οι υπηρεσίες στους τομείς υγείας, της παιδείας, του

πολιτισμού, της ψυχαγωγίας, της επικοινωνίας και της πληροφόρησης βρίσκονται σε επίπεδο το οποίο θεωρούν ικανοποιητικό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ποιότητα ζωής που επιθυμούν. Ως ανασταλτικός παράγοντας στην ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών λειτούργησε και η αναποτελεσματική παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης, η οποία προκάλεσε εδαφική ασυνέχεια και αποκλεισμό από τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα. Η ελκυστικότητα μίας περιοχής, ώστε να διατηρήσει ή και να αυξήσει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον πληθυσμό της, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που δημιουργούν θετικές εξωτερικές οικονομίες επιτρέποντας έτσι τη μείωση του κόστους λειτουργίας των παραγωγικών μονάδων, αλλά και του κόστους διαβίωσης των νοικοκυριών. Οι μεταφορές, συγκεκριμένα, έχουν ιδιαίτερος μεγάλη σημασία για μία νησιωτική περιοχή αφού επηρεάζουν την προσπελασιμότητα της και κατά συνέπεια το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων και το αίσθημα απομόνωσης των κατοίκων. Άρα με ευκολία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η επιτυχία οποιουδήποτε προγράμματος περιφερειακής ανάπτυξης στις «άγονες» νησιωτικές περιοχές, εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος και ιδιαίτερα ενός λειτουργικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει συνεπείς, συνεχείς και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες. Η αλλαγή που επήλθε μετά το 2002 με τη άρση του cabotage και την εφαρμογή του νέου συστήματος δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοΐα ανέδειξε ακόμα περισσότερο το σημαντικό πρόβλημα ανεπάρκειας του συστήματος εξυπηρέτησης των «αγόνων γραμμών». Η ανεπάρκεια αυτή αφορούσε πλέον όχι μόνο το επίπεδο προσφερόμενης εξυπηρέτησης αλλά και την οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσής τους. Συγκεκριμένα, μετά την υλοποίηση των διαδοχικών προσκλήσεων για την ανάληψη μεταφορικού έργου από πλοιοκτήτριες εταιρείες, καμιά δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών, οδηγούν στο μονόδρομο της κρατικής βοήθειας υπό τη μορφή επιδοτήσεων, η οποία καταφέρνει με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσει το κίνητρο για την ανάληψη υπηρεσιών στις συγκεκριμένες γραμμές όπου τα περιθώρια κέρδους για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι ανύπαρκτα.

“Για να μπορέσει όμως να προταθεί μια ολοκληρωμένη βιώσιμη λύση για το θέμα των άγονων γραμμών θα πρέπει πρώτα να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά τους. Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων του νόμου 2932/2001, στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται και αντιμετωπίζονται ως «άγονες» οι δρομολογιακές γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Επομένως σε κάθε δρομολογιακή περίοδο μεταβάλλεται ο αριθμός και το είδος των γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παρόλα αυτά κάποιες από τις γραμμές αυτές παρουσιάζουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν τη διάκριση τους σε «μονίμως άγονες γραμμές» σε σχέση με τις υπόλοιπες «περιστασιακά άγονες γραμμές», τις δρομολογιακές εκείνες γραμμές που θα μπορούσαν δυνητικά να αναλάβουν μεγαλύτερα επίπεδα μεταφορικού έργου και επομένως να γίνουν περισσότερο ελκυστικές.

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

Οι γραμμές εκείνες οι οποίες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, των ιδιαίτερων αναγκών που καλούνται να καλύψουν, της επιθυμητής συχνότητας εξυπηρέτησης κλπ, δεν επιδέχονται οποιασδήποτε μορφής τροποποίηση, τόσο στην παρούσα φάση όσο και μελλοντικά, συγκαταλέγονται στις «μονίμως άγονες γραμμές».”(Δουβής Ευθ., 2006).

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

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

- I Μη επαρκής τήρηση των προγραμματισμένων ακτοπλοϊκών δρομολογίων κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών πλοίων που δρομολογούνται στις επιδοτούμενες άγονες γραμμές σηματοδοτούν ένα μη επαρκές επίπεδο άνεσης και γενικότερα προσφερόμενων υπηρεσιών εξυπηρέτησης.
- I Συχνές τροποποιήσεις των προγραμματισμένων δρομολογίων που οφείλονται κυρίως στο μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων που εκτελούν τα πλοία και στα δρομολόγια που συχνά διακόπτονται εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλαβών.
- I Τα μικρά νησιά δεν έχουν παρά ελάχιστες απευθείας συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια, ενώ ο αριθμός των συνδέσεων με τα μεγάλα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ούτε σε καθημερινή βάση όπως θα ήταν επιθυμητό.
- I Η διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους δεν είναι ικανοποιητική αφού στην πλειοψηφία τους τα νησιά συνδέονται μεταξύ τους από μία έως τρεις φορές την εβδομάδα.
- I Τα περισσότερα από τα πλοία που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.
- I Η εφαρμογή του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κατέδειξε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα στην απόδοση οικονομικού οφέλους στις πλοιοκτήτριες εταιρείες γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του αριθμού των αγόνων γραμμών και των πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων κονδυλίων προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των αγόνων νησιών.”

(Δουβής Ευθ., 2006).

2.3.2) Η έννοια του “μεταφορικού” ισοδύναμου

Ένα από τα πιο σημαντικά θέματα στο χώρο της πολιτικής και του σχεδιασμού των μεταφορών αφορά την «ισότητα» ή τη «δικαιοσύνη» και αναφέρεται κυρίως στη σωστή κατανομή των επιπτώσεων (ωφελειών και κόστους) στους πολίτες, γενικότερα, και στους χρήστες, ειδικότερα. “Οι αποφάσεις που λαμβάνονται στις μεταφορές έχουν σημαντικές και ποικίλες

επιπτώσεις στην «ισότητα» των πολιτών:

- I Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών επιδρά στην ποιότητα της ζωής και στις ευκαιρίες των κατοίκων για μετακίνηση, εξεύρεση εργασίας κλπ.
- I Οι δαπάνες για μετακίνηση καταλαμβάνουν ένα μεγάλο ποσοστό του οικογενειακού προϋπολογισμού.
- I Η δομή των ναύλων επίσης σχετίζεται με το δίκαιο ή μη τρόπο πληρωμής από τους χρήστες (βάσει απόστασης, κατηγορίας θέσης, αριθμός μετεπιβιβάσεων)
- I Οι επενδύσεις στις μεταφορές είναι ο αναγκαίος μοχλός για οικονομική ανάπτυξη και συχνά υποστηρίζουν άλλους στρατηγικούς στόχους. Η κατανομή αυτών στην επικράτεια πρέπει να είναι δίκαιη.”(Κ. Χλωμούδης κα)

“Η ανάλυση και η εξασφάλιση αυτής της ισότητας σε όλους τους κατοίκους, κυρίως σε ότι αφορά στην ποσότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και στην τιμή που καλούνται να πληρώσουν, είναι μια δύσκολη υπόθεση καθώς υπάρχουν διαφορετικού τύπου «ισότητες» και διαφορετικοί τρόποι ταξινόμησης των πολιτών σε κατηγορίες (πχ. βάσει του τόπου κατοικίας, του οικογενειακού εισοδήματος, άλλων δημογραφικών χαρακτηριστικών, όπως ηλικία ή φύλο, βάσει του μέσου μεταφοράς που χρησιμοποιεί κλπ.). Ορισμένα παραδείγματα που προέρχονται από το χώρο των αστικών συγκοινωνιών και σχετίζονται με την ισότητα σε ότι αφορά τις μεταφορικές υπηρεσίες είναι τα παρακάτω:

- I Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης επιδοτούνται, ενώ σε αυτές των επαρχιακών πόλεων δεν υπάρχει επιδότηση εισιτηρίου, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι των περιοχών αυτών να πληρώνουν περισσότερα για κατωτέρου επιπέδου υπηρεσίες.
- I Η καθιέρωση ενιαίου εισιτηρίου στις αστικές συγκοινωνίες δημιουργεί συνθήκες «ανισότητας» για αυτούς που μετακινούνται σε μικρές αποστάσεις σε αντίθεση με αυτούς που μετακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις με την ίδια λεωφορειακή γραμμή.
- I Στο βαθμό που κάποιος είναι αναγκασμένος να προβεί σε αλλαγή μεταφορικού μέσου (π.χ. λεωφορείου ή τρόλεϊ), στο βαθμό που δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση από τον τόπο προορισμού στον τόπο κατανάλωσης είναι αναγκασμένος πέρα από την τάλαιπωρία της μετεπιβίβασης (αναμονή, καθυστέρηση) να πληρώσει πρόσθετο εισιτήριο.”(Κ. Χλωμούδης κα)

Αντίστοιχα προβλήματα αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των νησιών καθώς υπάρχουν σοβαρές διαφορές στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών που τους παρέχεται (π.χ. κόστος, χρόνος ταξιδιού, συχνότητα εξυπηρέτησης, επιλογή προορισμών), σε σχέση

με την ποιότητα των υπηρεσιών που απολαμβάνουν οι κάτοικοι της ηπειρωτικής Ελλάδας. Τα χαρακτηριστικά αυτά συνθέτουν την έννοια του «μεταφορικού ισοδύναμου», μιας σημαντικής για τις σύγχρονες μεταφορές έννοιας που πρωτοσυναντήσαμε στο βιβλίο “Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα νησιά” (Κ. Χλωμούδης κ.α.). Η σταδιακή εξισορρόπηση αυτών των ανισοτήτων, δηλαδή η σταδιακή εξασφάλιση ίδιων συνθηκών και επιλογών μετακίνησης για όλους τους κατοίκους του νησιώτικου χώρου, οφείλει να αποτελέσει προτεραιότητα της Πολιτείας.

“Για το λόγο αυτό θεωρείται ότι σε πρώτη φάση και σε σχέση μόνο με την παράμετρο του ναύλου, οι κάτοικοι των νησιών δεν θα πρέπει να πληρώνουν περισσότερο για τις μετακινήσεις τους από ότι οι κάτοικοι της ηπειρωτικής Ελλάδας για να διανύσουν αντίστοιχες αποστάσεις. Κάτω από αυτό το πρίσμα και στα πλαίσια της γεωγραφικής συνέχειας ο καταβαλλόμενος ναύλος της ακτοπλοϊκής οικονομικής θέσης πρέπει να είναι ισόποσος ή κατά κάποιο τρόπο «ισοδύναμος» ανά διανυόμενο χιλιόμετρο με το κόμιστρο που καταβάλλει ο επιβάτης που μετακινείται με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα (π.χ. σιδηρόδρομο).

Ωστόσο, ακόμη και αν αυτή η λογική της ισοδυναμίας εφαρμοστεί εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν σοβαρές ανισότητες. Στην προσπάθεια όμως εξορθολογισμού της τιμής ενός κατώτατου ναύλου θεωρείται ότι αποτελεί ένα πρώτο βήμα για την δημιουργία συνθηκών ίσης μεταχείρισης των πολιτών (ισοπολιτεία).” (Χλωμούδης κα, 2007)

2.4) Προτάσεις για επίλυσης προβλημάτων παροχής θαλάσσιων μεταφορών

Στη προηγούμενη ενότητα εντοπίσαμε τους βασικότερους από τους λόγους που οι μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές είναι προβληματικό να λειτουργούν σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού χωρίς κρατική παρέμβαση. Παρακάτω θα παρουσιάσουμε λύσεις για την παροχή αυτών των υπηρεσιών χωρίς να καταφεύγουμε στην αντίπερα όχθη σύμφωνα με την οποία οι υπηρεσίες κοινής ωφελείας θα πρέπει να παρέχονται αποκλειστικά από το κράτος, μια και αυτή η πολιτική αντιμετωπίζει σοβαρές δυσλειτουργίες που σχετίζονται άμεσα με τις δυσλειτουργίες του κρατικού μηχανισμού.

2.4.1) Υποχρεώσεις Παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO)

Μια σημαντική συνέπεια της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών και ειδικότερα της ακτοπλοΐας είναι η ανάγκη υποστηρικτικών παρεμβάσεων, με στόχο τη διασφάλιση της

συνέχειας των παρεχόμενων υπηρεσιών ιδίως προς τις απομακρυσμένες κοινότητες. Ένας μηχανισμός που μπορεί να λειτουργήσει υποστηρικτικά προς αυτή την κατεύθυνση είναι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO). Σημαντικές διαφοροποιήσεις παρατηρούνται στην εφαρμογή του μηχανισμού PSO μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών. Οι σημαντικές διακυμάνσεις στο επίπεδο επιδότησης ανά επιβάτη συνδέονται με τις μεγάλες διαφοροποιήσεις στο επίπεδο του μέγιστου ναύλου που οι μεταφορείς μπορούν να χρεώσουν. Πιθανώς, η αποτελεσματικότερη εφαρμογή του μηχανισμού PSO να μπορούσε να επιτευχθεί σε επίπεδο διαχείρισης από την Κοινότητα που θα οδηγούσε σε εξομάλυνση και σύγκλιση της εφαρμογής του μηχανισμού. “Η ορθολογικότερη αξιοποίηση του μηχανισμού επιδοτήσεων θα μπορούσε να περιορίσει την αναποτελεσματική εφαρμογή του και να συμβάλει σε ανακατανομή των πόρων και των επιπέδων επιδότησης, με εξασφάλιση μεταφορικών υπηρεσιών προς τις πλέον απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές που έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη κάλυψης αλλά και να ενισχύσει την καινοτομία.”(Κ. Χλωμούδης κα)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει την δυνατότητα σε κάθε χώρα-μέλος να χαρακτηρίσει μια συγκεκριμένη διαδρομή ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας (PSO) και να επιδοτήσει το μεταφορέα αυτής της διαδρομής εφόσον εξυπηρετεί την αναπτυξιακή διαδικασία μίας περιφερειακής περιοχής ή εφόσον κρίνεται ότι είναι κρίσιμη για την οικονομική βιωσιμότητα του συγκεκριμένου προορισμού.

“Ο μηχανισμός PSO στοχεύει να καλύψει τις περιπτώσεις για τις οποίες η επαρκής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, όσον αφορά στην τακτικότητα των δρομολογίων, τη μεταφορική ικανότητα (χωρητικότητα) και το επίπεδο της τιμής των ναύλων, δεν είναι εφικτή, εάν ο μεταφορέας λαμβάνει αποφάσεις με βάση μόνο το ίδιο επιχειρηματικό όφελος. Η διαχείριση των σχετικών επιδοτήσεων, που συνεπάγεται η κάλυψη των μη-κερδοφόρων επιχειρηματικά γραμμών, μπορεί να πραγματοποιηθεί σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης ή περιφερειακής - τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω συνδεδεμένων φορέων.”(Κ. Χλωμούδης κα)

“Οι επιδοτούμενες γραμμές PSO απαιτούν από το μεταφορέα να καλύψει συγκεκριμένα επίπεδα υπηρεσιών κατά την περίοδο της σχετικής σύμβασης. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο μεταφορέας καλείται να παρέχει μία ελάχιστη συχνότητα υπηρεσιών και ένα συγκεκριμένο αριθμό θέσεων. Η διαχειριστική αρχή έχει την ευθύνη να καθορίσει ποιο είναι το ελάχιστο αυτό επίπεδο παροχής μεταφορικών υπηρεσιών.

Στην πλειονότητα των Ευρωπαϊκών χωρών, κάποιος κρατικός φορέας είναι υπεύθυνος για την

αδειοδότηση, την αξιολόγηση και την ρύθμιση των δρομολογίων PSO. Εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις οι αρμοδιότητες αυτές ανήκουν σε κεντρικούς κυβερνητικούς φορείς, ενώ σε άλλες η δικαιοδοσία αυτή έχει εκχωρηθεί στις περιφερειακές ή τοπικές αρχές. Παρατηρείται συχνά δε το φαινόμενο η κεντρική και η τοπική διοίκηση να βρίσκονται σε στενή συνεργασία για την εξασφάλιση της παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών.”(Χλωμούδης κα, 2007)

Ορισμός Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

“Υπάρχουν δύο διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τον ορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών (PSO). Η πρώτη αφορά τις περιπτώσεις εκείνες, όπου οι κυβερνήσεις επιλέγουν διαδρομές και υπηρεσίες, για τις οποίες εκτιμάται ότι δεν θα επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο και ποιότητα εξυπηρέτησης με βάση τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Συνήθως, αυτό συμβαίνει επειδή οι ιδιώτες μεταφορείς, αποσύρονται από αυτές τις διαδρομές εξαιτίας του υψηλού κόστους και της χαμηλής ζήτησης. Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις υπάρχει μια γενικότερη αντίληψη για τις νησιωτικές μεταφορές όπου τα νησιά και οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες παρουσιάζονται ως μέρος του εθνικού οδικού δικτύου. Η δεύτερη προσέγγιση αφορά στις περιπτώσεις όπου η αγορά αναγνωρίζει τις μη εμπορικά βιώσιμες διαδρομές και το κράτος καλείται να βρει τρόπο πλήρωσης των υπηρεσιών αυτών.”(Κ. Χλωμούδης κα)

Είναι βέβαιο ότι το ελάχιστο αυτό επίπεδο υπηρεσιών το οποίο συναντάται σε κάθε χώρα έχει ιστορικές καταβολές. Από τα στοιχεία έρευνας Ευρωπαϊκών Νησιωτικών Περιοχών καταδεικνύεται ότι δεν έχουν όλες οι χώρες επίσημες διαδικασίες που να επιβάλουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες, τα αποδεκτά επίπεδα υπηρεσιών και να καθορίζεται ποια δίκτυα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών πρέπει να είναι επιδοτούμενα. Οι μειωμένες ή εκπτώτικες τιμές που παρέχονται στους νησιώτες είναι ένα μέτρο που προστατεύει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών (PSO) και ενεργοποιεί τη ζήτηση. Από την άλλη βέβαια, η νομοθεσία απαγορεύει όποια διάκριση σε επίπεδο εθνικότητας των κατοίκων και η μεταφορική βοήθεια που παρέχεται στους νησιώτες θα πρέπει να παρέχεται σε κάθε πολίτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

“Μία ακόμα ιδιαιτερότητα είναι ότι οι «γραμμές ζωής» δεν διασφαλίζονται όλες κάτω από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO). Για παράδειγμα, στην Ισπανία, υπάρχουν τρεις περιπτώσεις οι οποίες, ενώ θεωρούνται ως PSO , δεν έχουν τα χαρακτηριστικά των PSO. Σε κάθε γραμμή υπάρχει σύμβαση που διασφαλίζει το ελάχιστο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Παρόλα αυτά υπάρχουν εταιρείες που, ενώ δεν

διαθέτουν αντίστοιχη σύμβαση, μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και να λαμβάνουν επιδότηση για κάθε κάτοικο των νησιών στον οποίο παρέχουν την υπηρεσία. Επιπλέον, δεν υπάρχουν περιορισμοί στα δρομολόγια, στις γραμμές και στο ελάχιστο επίπεδο παροχής των υπηρεσιών στις εταιρείες που δεν έχουν υπογράψει σύμβαση με το κράτος.

Η έννοια του ελάχιστου επιπέδου παροχής υπηρεσιών έχει άμεση συνάρτηση και με την παροχή των βέλτιστων επιπέδων ασφαλείας. Στη Φινλανδία, όλες οι διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών αλλά και μεταξύ των νησιών είναι υπηρεσίες που αφορούν “γραμμές ζωής” καθώς έχουν χαρακτηριστεί ως ζωτικής σημασίας για τη διαβίωση των κατοίκων των νησιών. Παρόλα αυτά είναι γραμμές που χρηματοδοτούνται ή εξυπηρετούνται από το κράτος και δεν θεωρούνται ως PSO.”(Χλωμούδης κα, 2007)

Συμβάσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSC)

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

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

- I Η προσφορά μειωμένων τιμών για τους νησιώτες.
- I Η επιβολή Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO) και Συμβάσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSC).
- I Η άμεση επιδότηση.”(Κ. Χλωμούδης κα)

“Οι διαφορές εταιρίες οι οποίες αναλαμβάνουν την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα αντιμετωπίζουν συγκεκριμένους επιχειρηματικούς κινδύνους. Παρακάτω παρουσιάζουμε τους σημαντικότερους από αυτούς:

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

χαρακτηρίζει τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ενώ υπάρχει πάντα και ο κίνδυνος εισόδου νέων εταιριών.

- I Λειτουργικά κόστη: Τα λειτουργικά κόστη είναι επίσης ένας σημαντικός κίνδυνος. Τα συμβόλαια που υπογράφονται από τις εταιρίες είναι μεγάλης χρονικής διάρκειας (5-6 έτη) και οι εταιρίες θα πρέπει εκ των προτέρων να εκτιμήσουν ένα ευμετάβλητο κόστος για να διασφαλίσουν την επένδυση τους.
- I Επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών: Τα κράτη που θέτουν σε διαγωνισμό αυτές τις υπηρεσίες αποδέχονται ένα σημαντικό κίνδυνο, να μην παρέχονται οι συγκεκριμένες υπηρεσίες στο επιθυμητό επίπεδο τιμής και ποιότητας. Στις PSC συχνά εξειδικεύουν το επίπεδο της υπηρεσίας που θα παρέχεται σε περιόδους υψηλής και χαμηλής κίνησης. Η τάση που δημιουργείται είναι ότι τα κράτη υπογράφουν συμβάσεις που δημιουργούν κίνητρα στις εταιρίες να παρέχουν καλές υπηρεσίες και να τιμωρούν τις αποτυχίες, συνοδευόμενα από μηχανισμούς παρακολούθησης και ελέγχου της απόδοσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλίζεται το ελάχιστο επίπεδο παροχής των υπηρεσιών.
- I Καινοτομία: Στη περίπτωση που η υποδομή και ο στόλος ανήκουν στο κράτος, η εταιρεία που παρέχει την υπηρεσία δεν προχωρεί στην αναβάθμιση του στόλου ή στην αποδοχή των νέων τεχνολογιών. Στη περίπτωση επίσης που η σύμβαση είναι μεγάλης χρονικής διάρκειας ή εμποδίζει την είσοδο του ανταγωνισμού δεν αποφέρει το επιθυμητό κίνητρο για την εταιρεία να αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της. Το ίδιο βέβαια αποτέλεσμα παρατηρείται όταν η σύμβαση είναι μικρής χρονικής διάρκειας, μιας και η εταιρεία δεν κρίνει οικονομικά ορθολογικό να προχωρήσει σε μεγάλη επένδυση κεφαλαίων, όταν δε θα έχει τη δυνατότητα, σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα να αποσβέσει την επένδυση της.
- I Ασφάλεια: Είναι σημαντικό τα κίνητρα που δίνονται σε μια σύμβαση να μην έρχονται σε αντιπαράθεση με την υγιεινή και την ασφάλεια των επιβατών.
- I Κανονιστικό Πλαίσιο: Θα πρέπει η κάθε ρύθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας να μην έρχεται σε αντίθεση με την απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών.
- I Διαγωνισμός: Ο κίνδυνος που ενέχει ο διαγωνισμός έγκειται στην έλλειψη συμμετεχόντων στο διαγωνισμό, στο χαμηλό επίπεδο ποιότητας των διαγωνιζόμενων και στην αδυναμία της ανάδοχης εταιρείας να υλοποιήσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις.”(Χλωμούδης κα, 2007).

Είδη Συμβάσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

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

2.4.2) Εφαρμογή των SLA στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές

Ορισμός και χαρακτηριστικά

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

Μια σωστά δομημένη τέτοια συμφωνία μπορεί να λειτουργήσει σαν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο και για τα δύο μέρη σε ότι αφορά την τεκμηρίωση υποχρεώσεων και απαιτήσεων.

“Εάν χρησιμοποιείται κατάλληλα θα πρέπει:

1. Να καθορίζονται και να προσδιορίζονται οι ανάγκες του πελάτη.
2. Να τίθεται το πλαίσιο συνεργασίας των δύο μερών.
3. Να μειώνονται οι πιθανότητες αντιπαραθέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων.
4. Να ενθαρρύνεται ο διάλογος σε περίπτωση προβλημάτων.

5. Οι προσδοκίες του πελάτη να είναι ρεαλιστικές σε σχέση με τις δυνατότητες του παρόχου.”

(The SLA Toolkit, 2008)

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

- 1 *Οι παρεχόμενες υπηρεσίες:* Αυτό είναι το κρισιμότερο τμήμα της συμφωνίας δεδομένου ότι περιγράφει τις υπηρεσίες και τον τρόπο που εκείνες πρόκειται να παραδοθούν. Οι τυποποιημένες υπηρεσίες που αφορούν την παροχή σε όλους τους πελάτες είναι συχνά χωρισμένες από τις προσαρμοσμένες σε κάθε πελάτη υπηρεσίες αλλά αυτή η διάκριση δεν είναι κρίσιμη. Οι πληροφορίες για τις υπηρεσίες πρέπει να είναι εξακριβωμένες και να περιέχουν λεπτομερείς προδιαγραφές.
- 1 *Η απόδοση, οι επιδόσεις και η απογραφή επιδόσεων:* Ένα μέρος κλειδί μιας SLA εξετάζει τον έλεγχο και τη μέτρηση της απόδοσης του επιπέδου εξυπηρέτησης. Ουσιαστικά, κάθε υπηρεσία πρέπει να μπορεί να αξιολογηθεί και τα αποτελέσματα να αναλύονται και να περιγράφονται. Οι συγκριτικές μετρήσεις επιδόσεων, οι στόχοι και οι μετρικές που χρησιμοποιούνται πρέπει να διευκρινίζονται μέσα στη συμφωνία. Επίσης, το επίπεδο απόδοσης υπηρεσιών πρέπει να αναθεωρείται τακτικά από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.
- 1 *Ο τρόπος διαχείριση προβλημάτων:* Ο σκοπός της διαχείρισης προβλήματος είναι να ελαχιστοποιηθούν οι δυσμενείς συνέπειες γεγονότων και προβλημάτων. Αυτό συνήθως σημαίνει ότι πρέπει να υπάρξει μια επαρκής διαδικασία σε ότι αφορά το χειρισμό και την επίλυση μη σχεδιασμένων γεγονότων και ότι πρέπει επίσης να υπάρξει προληπτική δράση για την ελαχιστοποίηση των μη σχεδιασμένων γεγονότων.
- 1 *Ο τρόπος νομικής συμμόρφωσης και διευθέτησης των διαφωνιών:* Σε κάθε συμφωνία υπάρχει πάντα ο κίνδυνος να προκύψουν διαφωνίες. Το ίδιο μπορεί να συμβεί και με μια SLA. Για αυτό το λόγο είναι σημαντικό να καθορίζονται τρόποι διευθέτησης των διαφωνιών με βάση τους ισχύοντες νόμους.
- 1 *Οι ευθύνες των πελατών:* Είναι σημαντικό για τον πελάτη να καταλάβει ότι και για τον ίδιο εκτός από δικαιώματα προκύπτουν και ευθύνες στη διαδικασία παροχής υπηρεσιών. Το SLA καθορίζει τη “σχέση” μεταξύ του παροχέα και του πελάτη που σε κάθε περίπτωση είναι διπλής κατεύθυνσης σε ότι αφορά ευθύνες και δικαιώματα.

- I *Τα θέματα ασφαλείας:* Η ασφάλεια είναι ένα ιδιαίτερα κρίσιμο χαρακτηριστικό γνώρισμα οποιουδήποτε SLA. Ο πελάτης πρέπει να παρέχει την ελεγχόμενη φυσική και λογική πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις πληροφορίες του. Εξίσου, ο προμηθευτής πρέπει να σεβαστεί και να συμμορφωθεί με τις πολιτικές ασφαλείας και τις διαδικασίες του πελάτη.
- I *Το χρονοδιάγραμμα και η λήξη του SLA:* Ο χρόνος είναι επίσης ένα πολύ σημαντικό κομμάτι σε κάθε συμφωνία. Έτσι και στις SLA πελάτης και προμηθευτής συμφωνούν σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα βάση του οποίου θα συνεργαστούν. Ειδικότερα σε ότι αφορά την λήξη μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής επιμέρους ζητήματα: λήξη στο καθορισμένο από την SLA χρονικό διάστημα, λήξη σε χρόνο που διευκολύνει και τις δυο πλευρές, λήξη από την μια πλευρά αιτιολογημένη, πληρωμές κατά την λήξη.”(The SLA Toolkit, 2008)

Ιστορικά, οι SLA έχουν χρησιμοποιηθεί από το τέλη δεκαετίας του 1980 από τους παροχής υπηρεσιών σταθερής τηλεφωνίας ως τμήμα των συμβάσεών τους με τους εταιρικούς πελάτες τους. Πιο πρόσφατα, τα τμήματα πληροφορικής σε μεγάλες επιχειρήσεις έχουν υιοθετήσει τις SLA με τους πελάτες τους - χρήστες σε άλλα τμήματα μέσα στην ίδια επιχείρηση - για να επιτρέψουν τη σύγκριση της παραδοθείσας ποιότητας εξυπηρέτησης με αυτήν που έχουν υποσχεθεί και να εξετάσουν ενδεχομένως την εναλλακτική λύση της μεταφοράς των υπηρεσιών του τμήματος τους σε μια εξωτερική επιχείρηση.

Οι τεχνικές προδιαγραφές ενός SLA περιγράφονται συνήθως μέσω είτε Προδιαγραφών Επιπέδων Εξυπηρέτησης (SLS) είτε ενός Στόχου Επιπέδων Εξυπηρέτησης (SLO). Ένα SLS προορίζεται ως λειτουργική οδηγία για την εφαρμογή της υπηρεσίας, και ένα SLO είναι ένα υποσύνολο ενός SLS που περιέχει μερικούς παραμέτρους και στόχους υπηρεσιών που επιτυγχάνονται από το SLS. “Οι Rick Sturm και Wayne Morris υποστηρίζουν ότι οι SLO πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

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

SLA και παροχή θαλάσσιων νησιωτικών μεταφορών

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

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

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

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

- I *Αδιάκοπη παροχή της υπηρεσίας όλο το χρόνο με συγκεκριμένη συχνότητα:* Ο αριθμός των ανθρώπων που μετακινούνται από και προς τα νησιά δεν είναι ίδιος όλη την διάρκεια του χρόνου. Συνήθως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες εξ αιτίας του τουρισμού οι ανάγκες για μεταφορές στα νησιά είναι αυξημένες και η παροχή της υπηρεσίας κερδοφόρα. Κατά τους χειμερινούς μήνες η ζήτηση για μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές περιορίζεται με αποτέλεσμα σε αρκετές περιπτώσεις να μην συμφέρουν τους παροχείς της υπηρεσίας τα τακτικά δρομολόγια στα νησιά. Μια SLA θα μπορούσε να καθορίζει την συχνότητα των δρομολογίων κατά τους χειμερινούς μήνες ώστε να εξυπηρετούνται οι νησιωτικές περιοχές.
- I *Ασφάλεια:* Οι μεταφορές είναι ένας τομέας παροχής υπηρεσιών στις οποίες η ασφάλεια έχει ένα πολύ σημαντικό ρόλο. Ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει διασφάλιση της ζωής για εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους ετήσια. Έτσι κάθε SLA θα πρέπει να καθορίζει συγκεκριμένους όρους και προδιαγραφές ασφαλείας οι οποίοι να

συμβαδίζουν με τις διεθνείς προδιαγραφές που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

- I *Ποιότητα*: Η ποιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να συνδυαστεί με δύο κυρίως χαρακτηριστικά. Την μεταφορά από και προς το νησί στον προκαθορισμένο χρόνο χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και την ευχάριστη διαμονή του επιβάτη στο πλοίο τις ώρες του ταξιδιού. Μια SLA μπορεί να καθορίζει το χρόνο του ταξιδιού σε κανονικές συνθήκες και τους πιθανούς λόγους που δικαιολογούν καθυστερήσεις. Επίσης σε μια τέτοια συμφωνία μπορεί να καθορίζονται οι υπηρεσίες που θα πρέπει να παρέχονται στο επιβάτη κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

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

- I *Τρόπος κάλυψης αυξημένου κόστους*: Όπως αναφέραμε και παραπάνω υπάρχουν περίοδοι που η ζήτηση για θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές είναι περιορισμένη. Παρόλα αυτά όμως είναι απαραίτητη η παροχή αυτών των υπηρεσιών ακόμη και στις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται τα λειτουργικά κόστη. Σε μια SLA μπορεί να ορίζεται ο τρόπος που ο παροχέας θα καλύψει τις πιθανές ζημιές. (πχ. αυξημένα ναύλα, επιδοτήσεις, προνομιακοί όροι παροχής της υπηρεσίας κατά τους μήνες αυξημένης ζήτησης κ.α.)
- I *Υποδομές*: Για την σωστή παροχή των θαλάσσιων νησιωτικών μεταφορών πολύ σημαντικό ρόλο παίζουν οι λιμενικές υποδομές. Έτσι σε μια SLA που θα αναφέρεται σε διάρκεια ταξιδιού, ασφάλεια και ποιότητα είναι πολύ σημαντικό να καθορίζονται οι απαιτούμενες λιμενικές υποδομές.

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

2.5) Πολιτικές Ευρωπαϊκών Κρατών σε θέματα παροχής θαλάσσιων μεταφορών σε νησιωτικές περιοχές

2.5.1) Ισπανία

“Στην Ισπανία το μεταφορικό έργο για τις περιοχές που δεν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον και αφορά σε 3 διαδρομές (σύνδεση ηπειρωτικής χώρας με Κανάρια Νησιά και Βαλεαρίδες Νήσους και ισπανικούς θύλακες Β. Αφρικής) είχε αναλάβει η Compañia Transmediterranea, μια κρατική επιχείρηση που ιδιωτικοποιήθηκε το 2002. Η εταιρία αυτή παρέχει και διαχειρίζεται πλοία σε γραμμές που υπόκεινται σε PSO. Μετά την ιδιωτικοποίηση της σε όσους διαγωνισμούς προκηρύχθηκαν η Compañia Transmediterranea ήταν η μόνη που συμμετείχε και η τελική ανάδοχος. Η συγκεκριμένη εταιρία είναι η μόνη PSContractor στην Ισπανία. Παρόλα αυτά υπάρχουν και άλλες εταιρίες που λαμβάνουν επιδοτήσεις επειδή μεταφέρουν κατοίκους του αρχιπελάγους.

Στην Ισπανία οι υποχρεώσεις του αναδόχου των 3 γραμμών που υπόκεινται σε PSO αφορούν στην παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας με συγκεκριμένη συχνότητα για όλη την διάρκεια του έτους και συγκεκριμένες προδιαγραφές σε ότι αφορά τα πλοία. Η αποζημίωση που λαμβάνει η ανάδοχος εταιρία από το κράτος είναι το επιπλέον κόστος που επωμίζεται από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και το ύψος της καθορίζεται από το συμβόλαιο (PSC). Γενικότερα, η ακολουθούμενη πολιτική για την καταβολή των αποζημιώσεων για την μεταφορά προς και από τα απομακρυσμένα νησιά στην Ισπανία γίνεται με απευθείας επιδότηση του επιβάτη. Πιο συγκεκριμένα οι επιβάτες πληρώνουν το 1/3 της τιμής του ναύλου και το υπόλοιπο πληρώνεται στο μεταφορέα από το κράτος. Ταυτόχρονα το κράτος προχωράει σε μείωση των λιμενικών τελών σε ότι αφορά τα απομακρυσμένα νησιά.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΙΣΠΑΝΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	όχι	ναι	General Directorate of Merchant Navy	εθνικό επίπεδο	καθαρού κόστους	καμία

(Scottish government, 2005).

2.5.2) Μεγάλη Βρετανία-Σκωτία

“Η Σκωτία εφαρμόζεται ένα μεικτό σύστημα οργάνωσης των θαλάσσιων μεταφορών το οποίο διαφέρει κατά περίπτωση ανάλογα με το επίπεδο εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τους εμπλεκόμενους.

Στην περιοχή των Δυτικών Νήσων της Σκωτίας, στο σύμπλεγμα των νησιών Clyde και Western Isles περιλαμβάνονται 28 γραμμές. Το 2001 σταμάτησε να έχει το μονοπώλιο στις γραμμές αυτές η κρατική Caledonian MacBrayne Lines και σχεδιάστηκε νέα πολιτική για τις μεταφορές σε αυτή την περιοχή. Σύμφωνα με αυτή την πολιτική προκηρύσσεται ανοικτός διαγωνισμός ώστε οι 28 γραμμές να ενταχθούν σε καθεστώς PSO. Οι γραμμές αυτές διατίθενται συνολικά σε ένα ανάδοχο ώστε να αναπτυχθούν οικονομίες κλίμακας και να αποφευχθεί η διάκριση σε γραμμές περισσότερο ή λιγότερο ελκυστικές. Σε ότι αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούνται αυτά ανήκουν σε εταιρία με αποκλειστικό μέτοχο το δημόσιο και μισθώνονται ή χρονομισθώνονται από τους ιδιώτες. Η καταβολή του μισθώματος εξαρτάται από την εμπορικότητα της γραμμής. Επιπλέον για να καταστούν οι γραμμές αυτές πιο ελκυστικές προς την ιδιωτική πρωτοβουλία καταβάλλεται από το κράτος επιδότηση λειτουργικού κόστους. Τα συμβόλαια που υπογράφονται είναι 5ετή και σε αυτά μπορεί να εντάσσεται και η υποχρέωση για την συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων από τον ανάδοχο.

Στην περιοχή των Βορείων Νήσων της Σκωτίας (Northern Isles) εντοπίζουμε ένα άλλο τρόπο οργάνωσης παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Εδώ οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ανατίθενται σε ιδιώτες με το σύστημα των 5ετών συμβάσεων PSO. Με το τρόπο αυτό δραστηριοποιούνται δύο ιδιωτικές εταιρίες στην περιοχή, η NorthLink-P&O Scottish Ferries Ltd και η NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. Η πρώτη λαμβάνει ετήσια επιδότηση ενώ στην σύμβαση της δεύτερης προβλέπεται επιδότηση μόνο για επιβάτες και όχι για εμπορεύματα.” (Δουβής Ευθ., 2006)

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ-ΣΚΩΤΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
όχι	όχι	ναι	The Scottish Executive Transport Division 4: Maritime State Aids Unit	εθνικό επίπεδο	καθαρού κόστους	Nothern Isles:

(Scottish government, 2005).

2.5.3) Ιταλία

“Στην Ιταλία οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες παρέχονται τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από το δημόσιο τομέα. Ο κρατικός όμιλος Tirrenia περιλαμβάνει 6 θυγατρικές εταιρίες. Κάθε θυγατρική δραστηριοποιείται σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή με αποτέλεσμα να λαμβάνει ξεχωριστά επιδοτήσεις. Στην Ιταλία προβλέπεται ελάχιστη συχνότητα δρομολογίων και μέγιστο όριο ηλικίας για τα πλοία. Οι επιδοτήσεις που δίνονται σκοπό έχουν να καλύψουν τις ζημιές.

Κυρίαρχη θαλάσσια σύνδεση στην Ιταλία αποτελεί αυτή της Σικελίας και της Σαρδηνίας με την ηπειρωτική χώρα. PSO αποτελούν μόνο οι διαδρομές που συνδέουν την Σικελία με τα γύρω νησιά. Σκοπό τους είναι η γρήγορη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και επικίνδυνων φορτίων. Στο κάθε διαγωνισμό που προκηρύσσεται για αυτές τις γραμμές προκαθορίζονται η επιδότηση, η συχνότητα των δρομολογίων κ.α.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΙΤΑΛΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	ναι	Τοπικές αρχές (πχ Regione Sicilia)	περιφερειακό επίπεδο	μεικτού κόστους	Εξασφαλίζεται λόγω του PSC μεικτού κόστους

(Scottish government, 2005).

2.5.4) Πορτογαλία

“Στην Πορτογαλία το πρόβλημα επαρκούς εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες εντοπίζεται κυρίως στις γεωγραφικές περιοχές των νησιών Μαδέρα και Αζόρες. Οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται από ιδιώτες και τοπικούς φορείς. Λόγω των περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχεται είναι χαμηλό και τα έσοδα από την λειτουργία των γραμμών δεν επαρκούν για νέες επενδύσεις ώστε να ανανεωθεί ο υπάρχον στόλος.

Στην Πορτογαλία σε ότι αφορά την μεταφορά επιβατών δεν ισχύουν PSO και δεν υπάρχει κανένα συμβόλαιο μεταξύ αρχών και εταιριών. Η αγορά είναι πλήρως απελευθερωμένη και δεν δίνονται κρατικές ενισχύσεις. Για συγκεκριμένες γραμμές οι εταιρίες θα πρέπει να ζητούν εξουσιοδότηση από το κράτος για να παρέχουν υπηρεσίες, να καθορίζουν την συχνότητα των δρομολογίων τους, να εγγυηθούν ότι μπορούν να παρέχουν

την υπηρεσία όλο το έτος και να συμμορφώνονται με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΟΛΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
όχι	ναι	όχι	Τοπικά κοινοβούλια σε Μαδέρα και Αζόρες	περιφερειακό επίπεδο	δεν υπάρχουν συμβόλαια	δεν υπάρχει καμία προστασία

(Scottish government, 2005).

2.5.5) Δανία

“Στην Δανία συνυπάρχουν τα συστήματα οργάνωσης εξυπηρέτησης των νησιών με την μορφή των PSO και την λειτουργία κάποιων επιμέρους γραμμών από τις δημόσιες αρχές. Τα PSC στην Δανία είναι διάρκειας 5 ετών και περιλαμβάνουν κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις για το επίπεδο του παρεχόμενου μεταφορικού έργου αλλά και τις προδιαγραφές των πλοίων. Για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων στις περιοχές αυτές οι ιδιωτικές εταιρίες λαμβάνουν ετήσια αμοιβή για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών τους που προκύπτουν από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.”

ΔΑΝΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	ναι	The National Rail Authority (Trafikstyrelsen)	εθνικό επίπεδο	κρατικές εταιρίες ή κοινοπραξίες	

(Scottish government, 2005).

2.5.6) Νορβηγία

“Στην Νορβηγία λειτουργούν περίπου 20 εταιρίες παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Όλες οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες δεν θεωρούνται επίσημα ως PSO. Ωστόσο μια επιχείρηση για να μπει στην αγορά θα πρέπει να υπογράψει σύμβαση με το κράτος. Η τιμή των εισιτηρίων και η

συχνότητα των δρομολογίων ορίζεται από τη σύμβαση, ώστε να διασφαλίζεται ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, η δε τήρηση των όρων ελέγχεται από τους χρήστες μέσω δημοσκοπήσης. Τα ποσά της επιδότησης καθορίζονται από την κεντρική κυβέρνηση στον ετήσιο σχεδιασμό των δημόσιων δαπανών. Από το 2005, η λειτουργία των γραμμών ανατίθεται μέσω διαγωνισμών.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΝΟΡΒΗΓΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	υπό δοκιμή	Public Road Administration	εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο	καθαρού και μεικτού κέρδους	διαπραγμάτευση επιδοτήσεων ανά περίπτωση

(Scottish government, 2005).

2.5.7) Φιλανδία

“Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στη Φινλανδία υποστηρίζονται από το κράτος και παρέχονται είτε μέσω διαγωνισμών σε ιδιωτικές εταιρίες είτε μέσω άμεσης ιδιοκτησίας από το κράτος. Υπάρχουν τέσσερα είδη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών: σύνδεση ηπειρωτικής χώρας με νησιά, σύνδεση μεταξύ νησιών, διεθνής σύνδεση της Φινλανδίας με Σουηδία και Εσθονία και PSO μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας. Η σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά πραγματοποιείται από εταιρεία που ανήκει στο κράτος. Σε ότι αφορά την σύνδεση μεταξύ των νησιών αυτές παρέχονται από τοπικές αρχές με πλοία που παρέχονται από το κράτος. Οι παραπάνω υπηρεσίες θεωρούνται lifeline υπηρεσίες καθώς είναι ζωτικής σημασίας για τη ζωή των κατοίκων των νησιών. Επειδή όμως παρέχονται από το κράτος, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως PSO. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό είναι ότι στην σύνδεση των νησιών μεταξύ τους οι κάτοικοι ταξιδεύουν δωρεάν, ενώ οι επισκέπτες όχι.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΦΙΛΑΝΔΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
δωρεάν για κατοίκους	παροχή και έλεγχος από το κράτος		Passenger Transport Unit/Ministry of Transport and Communications	εθνικό επίπεδο (για PSO με Σουηδία), τοπικό επίπεδο (εσωτερικές νησιωτικές μεταφορές)		παροχή από το κράτος

(Scottish government, 2005).

2.5.8) Γερμανία

“Στη Γερμανία, οι πολιτείες διοικούν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα, υπάρχουν δύο πολιτείες, η Lower Saxony και η Schleswig Holstein που έχουν στη δικαιοδοσία τους ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ενώ οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά είναι τόσο κρατικές όσο και ιδιωτικές. Καμία υπηρεσία και στις δύο πολιτείες δεν έχει οριστεί ως lifeline. Μέχρι το 1997 στην Lower Saxony οι εταιρίες είχαν αποκλειστικά συμβόλαια για να λειτουργούν τις γραμμές. Στα πλαίσια της εναρμόνισης με την Ε.Ε., χάθηκε το κερτιμένο της αποκλειστικότητας με αποτέλεσμα οποιαδήποτε εταιρεία να μπορεί να δραστηριοποιηθεί σε κάθε διαδρομή. Οι εταιρίες που παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ωφελούνται από εκπτώσεις σε λιμενικές υποχρεώσεις. Στη Schleswig Holstein οι εταιρίες έχουν αποκλειστικά δικαιώματα λειτουργίας σε ένα μεγάλο αριθμό

γραμμών. Με νομοθεσία του 2003, η διαδρομή κατά τη διάρκεια του χρόνου που δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι θα παρέχεται, αμέσως χαρακτηρίζεται ως lifeline. Στόχος αυτής της ρύθμισης είναι η διασφάλιση της παροχής επαρκών ετήσιων υπηρεσιών για τους ανθρώπους των νησιών.”

ΓΕΡΜΑΝΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
όχι	όχι	όχι	Περιφέρειες	περιφερειακό επίπεδο	καμία γραμμή δεν θεωρείται lifeline	

(Scottish government, 2005).

2.5.9) Ιρλανδία

“Στην Ιρλανδία υπάρχουν 30 νησιά και οι μεταφορικές υπηρεσίες που στηρίζονται σε συμβάσεις καλύπτουν 14 εγχώριες διαδρομές μέσω ιδιωτικών εταιρειών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Συμβάσεις που προβλέπουν επιδοτήσεις υπογράφονται με τις εταιρείες οι οποίες καλύπτουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών και συμμορφώνονται με τους κανονισμούς της Ναυτιλίας, τις οδηγίες περί της ασφάλειας και υγιεινής και με τους νόμους που καθορίζουν οι εκάστοτε τοπικές αρχές. Το συμβόλαιο δεν είναι αποκλειστικό και το κράτος μπορεί να προκηρύξει διαγωνισμό για τις ίδιες διαδρομές. Μειωμένες τιμές χρεώνονται στους νησιώτες συγκριτικά με τους άλλους επιβάτες και οι εταιρείες λαμβάνουν επιδότηση επί της διαφοράς αυτής στο τέλος κάθε μήνα. Επιπλέον, λαμβάνουν επιδότηση, η οποία καθορίζεται με βάση το καθαρό κόστος λειτουργίας τους. Οι επιδοτούμενες υπηρεσίες χαρακτηρίζονται ως PSO.”

(Δουβής Ευθ., 2006)

ΙΡΛΑΝΔΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	ναι	Department of Community, Rural and Gaeltacht Affairs	εθνικό επίπεδο	καθαρού κέρδους	δεν υπάρχει μηχανισμός για προστασία

(Scottish government, 2005).

2.5.10) Μάλτα

“Οι υπηρεσίες lifeline μεταξύ Μάλτας και Gozo είναι επιδοτούμενες από το κράτος μιας και μόνο έτσι είναι εμπορικά βιώσιμες. Μια εταιρεία, η Gozo Channel Shipping Line Ltd., παρέχει τις υπηρεσίες lifeline και λειτουργεί σε μονοπωλιακή αγορά. Οι κάτοικοι και τα οχήματα του Gozo απολαμβάνουν χαμηλότερες τιμές, καθώς οι ναύλοι είναι επιδοτούμενοι. Επιπλέον, κρατική ενίσχυση παρέχεται για τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων μεταξύ της Μάλτας και του Gozo. Το μοναδικό PSO που έχει υπογράφηκε μεταξύ της εταιρείας Gozo Channel Shipping Line Ltd. και του κράτους δίνει στην εταιρεία τα αποκλειστικά δικαιώματα παροχής των υπηρεσιών για έξι έτη από το 2004, χωρίς τη διεξαγωγή διαγωνισμού. Πρόκειται για ένα καθαρού κόστους συμβόλαιο, όπου η εταιρεία λαμβάνει μια σταθερή ενίσχυση από το κράτος για τις παρεχόμενες υπηρεσίες της, σε σχέση με τη διάρθρωση της τιμής και του λειτουργικού κόστους. Η διαδικασία θα πραγματοποιείται με ανοικτό διαγωνισμό από το 2010.”(Δουβής Ευθ., 2006)

ΜΑΛΤΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	όχι	ναι	Ministry of Communications	εθνικό επίπεδο	καθαρού κέρδους	οι εταιρίες μπορούν να ζητήσουν επαναπροσδιορισμό της επιδότησης κατά την διάρκεια ισχύος του συμβολαίου

(Scottish government, 2005).

2.5.11) Ολλανδία

“Υπάρχουν έξι ακτοπλοϊκές γραμμές που λειτουργούν από ιδιωτικές εταιρείες. Οι υπηρεσίες αυτές θεωρούνται PSO. Οι εταιρείες είναι ελεύθερες να ορίσουν τις τιμές και δε λαμβάνουν καμία βοήθεια ή χρηματοδότηση από το κράτος, εκτός από την ελεύθερη χρήση των λιμενικών υποδομών, της υποστήριξης και της πλοήγησης στα κανάλια. Ο καθορισμός αναδόχων γίνεται μέσω διαγωνισμών.” (Δουβής Ευθ., 2006)

ΟΛΛΑΝΔΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
όχι	όχι	όχι	Υπουργείο Μεταφορών	εθνικό επίπεδο	δεν υπάρχουν συμβασεις	καμία

(Scottish government, 2005).

2.5.12) Σουηδία

“Στη Σουηδία, τα δρομολόγια από και προς το Gotland είναι η μοναδική lifeline υπηρεσία υπό καθεστώς PSO. Η συγκεκριμένη διαδρομή εξυπηρετείται από μία ιδιωτική εταιρεία με συγκεκριμένες προδιαγραφές ασφάλειας, δρομολογίων και τιμών. Πρόκειται για ένα μεικτού κόστους συμβόλαιο, όπου το κράτος καλύπτει τις ενδεχόμενες οικονομικές ζημιές αλλά και ενισχύει περαιτέρω την εταιρεία ανάλογα με τον όγκο επιβατών που εξυπηρετεί.” (Δουβής Ευθ., 2006)

ΣΟΥΗΔΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	ναι (Gotland)	National Public Transportation Agency	εθνικό επίπεδο	μεικτού κέρδους	εγγυήσεις από το κράτος για κάλυψη όλων των λειτουργικών ζημιών

(Scottish government, 2005).

2.5.13) Γαλλία

“Στη Γαλλία, το κυριότερο πρόβλημα εδαφικής συνοχής εντοπίζεται στην περιοχή της Κορσικής και των γύρω νησιών. Στην περιοχή αυτή οι ανάγκες και οι απαιτήσεις για δημόσιες υπηρεσίες που θα ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες της εδαφικής ασυνέχειας είναι μεγάλες και στόχο έχουν να μειωθούν τα προβλήματα λόγω της απομόνωσης και να στηριχθεί ο σχετικά μικρός πληθυσμός του νησιού.

Από το 1976 έως το 2001 το πρόβλημα της εδαφικής ασυνέχειας στην Κορσική αντιμετωπίστηκε με συμβάσεις οι οποίες σκοπό είχαν να ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες που προέκυπταν λόγω του φυσικού υδάτινου συνόρου μέσω της ανάθεσης της υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς με τους ίδιους όρους (τιμή, συχνότητα κτλ) με εκείνους που ίσχυαν στην Γαλλική Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων (S.N.C.F) για συγκρίσιμες αποστάσεις.

Μετά το 2001 οι γραμμές που αφορούν την Κορσική και την ευρύτερη σε αυτή περιοχή υπόκεινται σε καθεστώς PSO. Μετά από μια κοινοτική πρόσκληση υποβολής προσφορών, την εξυπηρέτηση της περιοχής ανέλαβαν από κοινού δύο επιχειρήσεις, η SNCM και η CMN, για μια πενταετή περίοδο. Η σύμβαση καθορίζει θέματα που αφορούν την συχνότητα των δρομολογίων, τους τύπους των πλοίων, τα δρομολόγια που θα εκτελούνται καθώς και τις αντισταθμιστικές επιχορηγήσεις.

Αναλυτικότερα μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικά στοιχεία στις παραπάνω PSO συμβάσεις:

- I Βασική Υπηρεσία: αφορά την ετήσια μεταφορική υπηρεσία για 5 προορισμούς (Ajaccio, Bastia, Balagne, Propriano, Porto-Vecchio), για την μεταφορά επιβατών και φορτίων. Η παρεχόμενη υπηρεσία χαρακτηρίζεται από ικανότητα εξυπηρέτησης 500 επιβατών, καθημερινή σύνδεση με τους κύριους λιμένες της περιοχής και 1-3 φορές την εβδομάδα για τους δευτερεύοντες. Για τη διαδρομή της Μασσαλίας-Κορσικής τα σκάφη είναι οι κύριοι μεταφορείς επιβατών.
- I Δευτερεύουσες υπηρεσίες: Αφορούν την μεταφορά οχημάτων κατά τις περιόδους υψηλής ζήτησης (Χριστούγεννα, Άνοιξη και Καλοκαίρι).” (Chamber of Commerce & Industry of Ajaccio & South Corsica, 2007)

ΓΑΛΛΙΑ						
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	
ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSC)	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ Ή ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΡΟΧΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ
ναι	ναι	ναι	L' Office des Transport de la Corse	περιφερειακό επίπεδο	καθαρού κόστους	απόζημίωση έως 4% για κάθε γραμμή εάν προβλέπεται από το συμβόλαιο

(Scottish government, 2005).

3) ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κατά την διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας δύο σημαντικά γεγονότα που σχετίζονται με τα θέματα που διαπραγματευόμαστε έλαβαν χώρα. Το πρώτο σχετίζεται με την προετοιμασία από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Πράσινης Βίβλου για θέματα εδαφικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το δεύτερο αφορά στην θεσμοθέτηση και διαχείριση του Μεταφορικού Ισοδύναμου από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

3.1) Πράσινη Βίβλος για Εδαφική Συνοχή

Στο από 6-10-2008 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Committee of the Regions and the European Economic and Social Committee) σχετικά με την εδαφική συνοχή μπορούμε να εντοπίσουμε τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος γύρω από θέματα συνοχής, τις προτεινόμενες πολιτικές καθώς και τους βασικότερους προβληματισμούς σε Ευρωπαϊκό επίπεδο που θα οδηγήσουν στην σύνταξη της Πράσινης Βίβλου. Τα τρία βασικότερα θέματα που η Επιτροπή εντοπίζει στο συγκεκριμένο έγγραφο σχετίζονται με την πληθυσμιακή πυκνότητα, τις αποστάσεις και την διαίρεση αρμοδιοτήτων.

Σε ότι αφορά την πληθυσμιακή πυκνότητα αυτή σχετίζεται άμεσα με το τρόπο που είναι συγκεντρωμένα τα οικονομικά κεφάλαια και το τρόπο παροχής υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος (νοσοκομεία, σχολεία κτλ). Για να αντιμετωπιστούν τόσο η μεγάλη συσσώρευση πληθυσμού στα αστικά κέντρα όσο και η ραγδαία μείωση του πληθυσμού σε απομακρυσμένες περιοχές θα πρέπει να προωθηθεί η συγκέντρωση οικονομικών κεφαλαίων και υπηρεσιών σε νέα κέντρα τα οποία να είναι εύκολα προσβάσιμα από τις απομακρυσμένες περιοχές της Ε.Ε. Η προσβασιμότητα είναι ένα θέμα που σχετίζεται βέβαια με την φυσική απόσταση του κέντρου από τις περιφέρειες αλλά σε αυτή παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και η σύνδεση των περιφερειών. Τόσο οι μεταφορές όσο και η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών είναι δύο θέματα τα οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ιδιαίτερα σημαντικά για την επίτευξη εδαφικής συνοχής στην Ε.Ε. Τέλος εντός της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας τονίζεται ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό θέματα που αντιμετωπίζονταν σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο να αντιμετωπιστούν σε συνεργασία μεταξύ χωρών και περιφερειών εντός Ε.Ε. αλλά και σε συνεργασία της Ε.Ε. με γειτονικές χώρες.

Ένα άλλο σημαντικό κομμάτι του προαναφερθέντος εγγράφου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετίζεται με τις περιοχές με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Σε αυτό δεν εντοπίζεται κάποια σημαντική διαφοροποίηση από προγενέστερα Ευρωπαϊκά έγγραφα που αφορούν το ίδιο θέμα και στα οποία αναφερθήκαμε εκτενώς σε προηγούμενα κεφάλαια.

Κλείνοντας θα πρέπει να αναφερθούμε στις πολιτικές που προτείνονται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και στα ερωτήματα προς διερεύνηση που τίθενται. Πολύ σημαντική θεωρείται η αντιμετώπιση προβλημάτων συνοχής όχι ως ανεξάρτητων προβλημάτων αλλά ως προβλήματα που σχετίζονται με τις παρακάτω βασικές πολιτικές της Ε.Ε.:

1. Μεταφορική Πολιτική,
2. Ενεργειακή Πολιτική,
3. Αγροτική Πολιτική,
4. Πολιτική για την Απασχόληση,
5. Ναυτιλιακή Πολιτική,
6. Πολιτική για το περιβάλλον,
7. Ανταγωνιστική Πολιτική.

Τέλος, τα βασικά ερωτήματα που τίθενται στο παρόν έγγραφο σχετίζονται με τα παρακάτω θέματα:

- 1 Θέματα ορισμού εδαφικής συνοχής και πώς αυτά επηρεάζουν τις πολιτικές της Ε.Ε. για την κοινωνική και οικονομική συνοχή.
- 1 Θέματα που σχετίζονται με το επίπεδο άσκησης πολιτικών (τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό) γύρω από το ζήτημα της συνοχής.
- 1 Θέματα συνεργασίας.
- 1 Θέματα που σχετίζονται με την δυνατότητα εισήγησης προτάσεων από άτομα ή ομάδες που επηρεάζονται από την πολιτική συνοχής.
- 1 Θέματα δημιουργίας δεικτών για καλύτερη μελέτη χαρακτηριστικών και συνεπειών.

3.2) Σχέδιο Νόμου για την Ακτοπλοΐα και το Μεταφορικό Ισοδύναμο

Μια πολύ σημαντική εξέλιξη σε ότι αφορά τα απομακρυσμένα νησιά και τις άγονες γραμμές συντελέστηκε το τελευταίο διάστημα στην Ελλάδα. Έχει κατατεθεί στο Ελληνικό Κοινοβούλιο Σχέδιο Νόμου που ορίζει τις βασικές παραμέτρους για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (PSA) και που αναφέρεται στην έννοια του μεταφορικού ισοδύναμου.

Τα βασικά σημεία του προαναφερθέντος Σχεδίου Νόμου είναι τα παρακάτω:

- I “Οι γραμμές που εξυπηρετούν μικρά ή απομακρυσμένα νησιά, για τα οποία η ακτοπλοϊκή σύνδεση είναι ζωτικής και κεφαλαιώδους σημασίας, χαρακτηρίζονται απ’ ευθείας ως γραμμές για τις οποίες επιτρέπεται χωρίς άλλη διαδικασία η σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (PSC).”
- I “Για τον χαρακτηρισμό μιας ακτοπλοϊκής γραμμής ως PSO λαμβάνεται υπόψη το πόσο αποκλεισμένη είναι μία νησιωτική περιοχή ή λιμένας, το αν βρίσκεται εκτός της συνήθους πορείας και των δρομολογίων των επιβατικών πλοίων, το αν η ακτοπλοϊκή σύνδεση εξυπηρετεί την ανάπτυξη της περιοχής ή κρίνεται απαραίτητη για την οικονομική βιωσιμότητα του προορισμού της σύνδεσης. Οι περιφέρειες, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και κάθε ενδιαφερόμενος επιχειρηματίας μπορούν να συμμετάσχουν μαζί με άλλους φορείς στην κατάθεση μελέτης σκοπιμότητας για τον χαρακτηρισμό της γραμμής.”
- I “Βασικό σκοπός για κάθε προκήρυξη για πρόσκληση ενδιαφέροντος θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση μίας ελάχιστης υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος η οποία θα πρέπει να σχετίζεται χωρίς αυτό να είναι περιοριστικό με (1) τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των επιβατικών και με άλλα μέσα, (2) τη ταχύτερη και με τη μικρότερη ταλαιπωρία μετεπιβίβαση των επιβατών, σε περίπτωση περισσοτέρων μέσων μεταφοράς, (3) την ύπαρξη ενιαίου εισιτηρίου για όλη τη διαδρομή του επιβάτη και (4) την συχνότητα εξυπηρέτησης, το χρόνος ταξιδιού, τη ποιότητα μεταφοράς, τη δυνατότητα αντιμετώπισης των καιρικών συνθηκών, την ασφάλεια στο ταξίδι, την αξιοπιστία των δρομολογίων.”
- I “Σε ότι αφορά την χρηματοδότηση μιας γραμμής αυτή επιτρέπεται όταν από τη σύγκριση των στοιχείων της μελέτης σκοπιμότητας της γραμμής, που είχε υποβληθεί κατά την εκδήλωση ενδιαφέροντος και των φορολογικών στοιχείων εισπράξεων και εξόδων εκμετάλλευσης, προκύπτει ζημία ή τέτοιο ελάχιστο κέρδος, που δεν καθιστά επιθυμητή την δραστηριότητα, ιδιαίτερα εν όψει των αναλαμβανομένων

επιχειρηματικών κινδύνων. Η μορφή της χρηματοδότησης μπορεί να αφορά στο μεταφορικό μέσο (δαπάνες κεφαλαίου ή χρηματοοικονομικό κόστος) ή στο λειτουργικό κόστος ή στο εισιτήριο.”

- I Κλείνοντας θα πρέπει να αναφέρουμε ότι για πρώτη φορά σε αυτό το Σχέδιο Νόμου γίνεται αναφορά στο καθορισμό της τιμής του εισιτηρίου βάση της αρχής του μεταφορικού ισοδύναμου. Πιο συγκεκριμένα “στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος η τιμή του εισιτηρίου καθορίζεται από την αρχή του μεταφορικού ισοδύναμου, σύμφωνα με την οποία η τιμή του ναύλου σε χιλιομετρική βάση είναι ίδια με την τιμή του εισιτηρίου μιας ισοδύναμης σε απόσταση διαδρομής με τρένο που όπως προκύπτει μεσοσταθμικά είναι 0,30ευρό/χλμ”.

4) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Βασικός σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσει κατά πόσο οι θαλάσσιες νησιώτικες μεταφορές έχουν χαρακτηριστικά δημόσιου αγαθού και πώς αυτές θα πρέπει να παρέχονται ώστε να μην δημιουργούνται κοινωνικές ανισότητες.

Οι μεταφορές, ιδιαίτερα οι θαλάσσιες, είναι θέμα υψίστης σημασίας για τα νησιά και περισσότερο για τα απομακρυσμένα και όχι οικονομικά αναπτυγμένα. Χωρίς ποσοτικά επαρκείς και ποιοτικές μεταφορές οι νησιωτικές περιοχές δεν μπορούν να αναπτυχθούν και σταδιακά θα ερημώσουν. Δεν είναι όμως πάντα προσοδοφόρο για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες να παρέχουν καθημερινά δρομολόγια για όλο το χρόνο στα νησιά. Τα κόστη για τις μη τουριστικές περιόδους και τις άγονες γραμμές είναι πολύ υψηλότερα από τα οφέλη. Αν λοιπόν δεν παρέμβει το κράτος (κεντρική ή περιφερειακή ή τοπική αρχή) πολλά νησιά για αρκετούς μήνες του χρόνου θα είναι αποκομμένα από την ηπειρωτική χώρα με αποτέλεσμα η διαβίωση σε αυτά να είναι αδύνατη και τα νησιά να ερημώσουν. Βασικό συμπέρασμα λοιπόν είναι η αναγκαιότητα της κρατικής παρέμβασης στις περιπτώσεις που η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν παρέχει το κοινωνικά αναγκαίο επίπεδο της μεταφορικής υπηρεσίας.

Ο τρόπος που το κράτος θα παρέμβει για την παροχή της κοινωνικά αναγκαίας μεταφορικής υπηρεσίας δεν είναι ένας και αδιαμφισβήτητος. Η παροχή της αποκλειστικά από το κράτος οδηγεί σε άλλου τύπου δυσλειτουργίες που σχετίζονται με την λειτουργία του κρατικού μηχανισμού και δεν είναι μια βιώσιμη πρόταση στα πλαίσια λειτουργίας της σύγχρονης οικονομίας. Μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα πρόταση αντίθετα αποτελούν οι συμφωνίες μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιριών και κρατών που σκοπό έχουν να παρέχεται το κοινωνικά αναγκαίο επίπεδο υπηρεσίας και οι εταιρίες να αποζημιώνονται για τις πιθανές ζημιές που θα αντιμετωπίζουν από την παροχή τακτικής και ποιοτικής σύνδεση των νησιών με τη ηπειρωτική χώρα καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Ο τρόπος που αυτές οι συμφωνίες λειτουργούν διαφέρει από χώρα σε χώρα.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα είναι πολύ σημαντικό να εφαρμοστούν συγκεκριμένες πολιτικές που θα οδηγήσουν στην ποιοτική και τακτική σύνδεση των νησιών όλο το χρόνο. Τα νησιά στον Ελλαδικό χώρο είναι πολλά, το επίπεδο ανάπτυξης τους διαφορετικό όπως άλλωστε και ο βαθμός απομόνωσης τους από την ηπειρωτική χώρα. Οι συμφωνίες μεταξύ του κράτους και ακτοπλοϊκών εταιριών όπου δεν μπορεί να προσφερθεί το κοινωνικά

αναγκαίο επίπεδο υπηρεσίες είναι επιβεβλημένες. Σε ότι αφορά τις συμφωνίες αυτές ιδιαίτερη μερίμνα θα πρέπει να υπάρξει για τακτικά δρομολόγια, συγκεκριμένη διάρκεια και ταξιδιού και το ύψος ναύλων. Η αποζημίωση των εταιριών μπορεί να έχει διάφορες μορφές. Μπορεί να είναι ένα πόσο για κάθε επιβάτη, ένα ποσό για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, η προνομιακή εκμετάλλευση σε κερδοφόρες γραμμές, η μείωση της φορολογίας κ.α. Ό,τι και αν επιλεγεί το ύψος της αποζημίωσης δεν θα πρέπει να είναι ούτε μεγαλύτερο ούτε μικρότερο από τη ζημιά της εταιρίας λόγω της παροχής της υπηρεσίας γιατί σε αυτή την περίπτωση θα έχουμε σημαντικές στρεβλώσεις στην αγορά των μεταφορών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Eurilses (1998). “Στατιστικοί δείκτες των περιφερειακών ανισοτήτων που σχετίζονται με την νησιωτικότητα και την υπέρ-περιφερειακότητα”.

Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ευστρ., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ερν. (2007). “Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά”.

Rivolin Umberto (2005). “The Future of the ESDP in the Framework of Territorial Cohesion”.

Δουβής Ευθύμιος (2006). “Οι Θαλάσσιες Συγκοινωνίες και οι Άγονες Γραμμές: Ένα Πρόβλημα το οποίο αναζητά την καλύτερη λύση μεταξύ δημόσιου συμφέροντος και βέλτιστης παρεχόμενης ποιότητα στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της Ελλάδας”. Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Γεωργακόπουλος Θεόδωρος (1997). “Εισαγωγή στην Δημόσια Οικονομική”. Εκδόσεις Ευγ. Μπένου, Αθήνα.

Τσουκαλάς Διονύσιος (2004). “Περιφερειακή Ανάπτυξη-Σημειώσεις Μαθήματος”. Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Σχέδιο Νόμου Για Θέματα Ακτοπλοΐας και Μεταφορικού Ισοδύναμου.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Ussai Giuseppe (2002). “A Social and Economical Cohesion Policy for the Islands in the European Union”.

Mitoula Roido, Agisilaos Economou (2007). “Sustainable Development of Greek Islands and European Policy”.

Scottish Government (2005). “Research and Advice on Risk Management in Relation to Subsidy of Ferry Services - Deliverables 2 & 4: Analysis of Contract Terms and Risk Management”.

Rick Sturm, Wayne Morris, & Mary Jander (2000). “Foundations of Service Level Management”. SAMS Publishing.

C. I. Chlomoudis, P. L. Pallis , S. Papadimitriou, E. S. Tzannatos (2007). “The liberalisation of maritime transport and the islands regions in EU. Evidence from Greece”. European Transport\Trasporti Europei n. 37 (2007): 1-15.

Chamber of Commerce & Industry of Ajaccio & South Corsica (2007). “A Summary of the Corsican/Continental France maritime territorial continuity”.

Commission of the European Communities. “ Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Committee of the Regions and the European Economic and Social Committee: Green Paper on Territorial Cohesion, Turning territorial diversity into strength”.Brussels, 6.10.2008.

Ιστοσελίδες

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l66049.htm>

<http://www.cru.uea.ac.uk/tiempo/issue10/characts.htm>

UNEP Islands Web Site

http://europa.eu/pol/reg/overview_el.htm

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/g24245.htm>

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm>

<http://www.insuleur.net/>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ