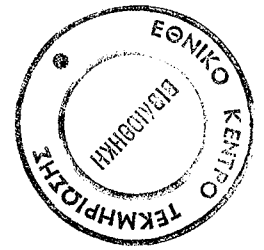


ND: 6201

AB 3126

2027

27 ΝΟΕ, 1996



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ "ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ
ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ".
Η ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.

ΜΑΡΙΑ ΛΕΚΑΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1994

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Είναι δεδομένο ότι η προσπάθεια κάθε νέου που αποσκοπεί στην ολοκλήρωση της επιστημονικής του οντότητας στηρίζεται πάνω σε ένα πλέγμα ανθρώπων και θεσμών. Πιστεύοντας όμως στη σημαντικότητα των προσώπων, θα ξεκινήσω τις ευχαριστίες από τους ανθρώπους οι οποίοι στήριξαν την προσπάθεια για την εκπόνηση αυτής της διδακτορικής διατριβής.

Ξεκινώ και δεν είναι για λόγους τάξης, με τον Ομοτιμο Καθηγητή κ. Βασίλειο Μεταξά, πρώτα απ' όλα χάριν στη δική του πρωτοβουλία μου δόθηκε η δυνατότητα να εκπόνησω διατριβή, η μετέπειτα συνεργασία ήταν συναρπαστική γιατί με έβαλε στον "μαγικό" κόσμο της επιστημονικής έρευνας, τον ευχαριστώ πολύ.

Στον επίκουρο καθηγητή κ. Γεώργιο Βλάχο οφείλω την αγάπη μου στην Ναυτιλιακή Οικονομική, καθότι σαν δάσκαλος με συνεπήρε, σε εκείνα τα θρυλικά σπουδαστήρια της οδού Ευριπίδου 79, η αγάπη αυτή ήταν κινήτρια δύναμη, τον ευχαριστώ πολύ.

Στον επίκουρο καθηγητή κ. Κλέωνα Τσίμπο οφείλω την υποστήριξη και την καθοδήγηση όλης της στατιστικής δουλειάς όμως πέρα από αυτή μου προσέφερε και ηθική υποστήριξη, πολλή σημαντική για τις δυσκολίες που συνεπάγεται η διαδικασία εκπόνησης μιας διατριβής, τον ευχαριστώ πολύ.

Κοντά στο τέλος της διαδικασίας, την επίβλεψη ανέλαβε ο επίκουρος καθηγητής κ. Ευάγγελος Σαμπράκος, πρόκειται για ένα ιδιαίτερα κρίσιμο σημείο, όμως οι καθοριστικές συμβουλές του και η συνετή πρακτική που ακολούθησε απέναντί μου εξόμαλυναν τις δυσκολίες και οδήγησαν σε αίσιο τέλος, τον ευχαριστώ πολύ.

Στο πλέον κρίσιμο σημείο για την ολοκλήρωση της διατριβής είχα την ευκαιρία να συναντήσω τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Αλεξάνδρο Γουλιέλμο, η πολύμηνη συνεργασία μαζί του άνοιξε νέους ορίζοντες στη δουλειά μου και σφράγισε όλο το περιεχόμενο της διατριβής, τον ευχαριστώ πολύ.

Ο πρύτανης και πρόεδρος του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών καθηγητής κ. Θεόδωρος Γκαμάλετσος υπήρξε συμπαραστάτης όλων των προσπαθειών των νέων επιστημόνων, και αυτή η συμπεριφορά δεν ήταν "δεδομένη" ιδιαίτερα για στο Πανεπιστήμιο του '80 και ακόμη περισσότερο στην τότε Α.Β.Σ.Π., τον ευχαριστώ για αυτή την υποστήριξη και ελπίζω να ανταποκρίθηκα στις απαιτήσεις του.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στα μέλη του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, είμαι υποχρεωμένη να ομολογήσω ότι επωφεληθήκα από την "συλλογικότητα" αλλά και την "διεπιστημονικότητα" αυτής της μικρής επιστημονικής κοινότητας.

Η Ε. Θανοπούλου υπήρξε ο "φορέας" που μου "μετέδωσε" με τον καλύτερο τρόπο το ανίατο μικρόβιο της έρευνας, εκτός αυτού η πολύπλευρη συμπαράσταση της ήταν για μένα στήριγμα σε όλη τη διάρκεια της διατριβής.

Η Ι. Εγγλέζου ήταν η πιστή σύντροφος στις "βάρδιες" στην είσοδο του λιμανιού του Πειραιά επίσης της οφείλω την "μύηση" μου στα θέματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την λειτουργία των πλοίων.

Η Ν. Γουλιέλμου στάθηκε κοντά μου σε δύσκολες στιγμές και χάριν στην εμπειρία της, οι συμβουλές της ήταν πολύτιμες.

Η Ν. Γκατζόλη, με την οποία "σήκώσαμε" μαζί το "φορτίο" της Οικονομικής των Μεταφορών.

Ο Ε. Τζαννάτος ήταν ο "σύμβουλος" επί θεμάτων ναυτικής τεχνολογίας και πρότυπο επιστημονικής δουλειάς.

Ο Β. Τσελέντης και η Φ. Σακελαριάδου ήταν οι "προμηθευτές" ιδεών και πηγών για τα θέματα ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Η Τζ. Χαρλαύτη το "ζωντανό ιστορικό αρχείο" του Τμήματος με προμήθευσε με πολύτιμο και δυσεύρετο υλικό.

Εκτός όμως από τα μέλη του διδακτικού και επιστημονικού προσωπικού, βαρύνουσας σημασίας βοήθεια δέχτηκα από τους τότε φοιτητές, Κ. Στοιβακτά και Π. Τζούλια, οι οποίοι όντες και Οικονομικοί Αξιωματικοί σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, βοήθησαν καθοριστικά στο ξεπέρασμα των σημαντικών δυσκολιών της διεξαγωγής της έρευνας πεδίου, τους ευχαριστώ πολύ.

Σε όλη την διάρκεια της διατριβής είχα την τύχη να έχω την "οικονομετρική" αλλά και ηθική υποστήριξη του και "κάποτε συνάδελφου Ε.Μ.Υ." Δ. Τσερκέζου.

Εκτός του διδακτικού και του ερευνητικού προσωπικού όμως βαρύνουσας σημασίας ήταν η υποστήριξη που έτυχα από έναν άνθρωπο που βαθύτατα αγαπάει το Πανεπιστήμιο, τον Προϊστάμενο Γραμματείας Α. Γκότση, τον ευγνωμονώ.

Η εκπόνηση μιάς διατριβής απαιτεί και εμπύχωση αυτή είχα την τύχη να την έχω δεδομένη από την οικογένεια μου. Ο πατέρας μου, Βασίλης Λεκάκος, με ενέπνευσε από τα πρώτα χρόνια της ζωής μου, από την μητέρα μου "εισέπραξα" μια ρέουσα αγάπη και ο αδελφος μου πάντα με προβλημάτιζε. Η οικογένεια μου ακολουθώντας

το πρότυπο της τυπικής ελληνικής οικογένειας έχει ευρύτερη βάση, έτσι στον μηχανισμό της “ποικιλότητας υποστήριξης” εντάσσονται και οι στενοί συγγενείς, ο Δ. Παναγιωτόπουλος, η Π. Πανταλέων και ο Α. Πανταλέων.

Ο “μηχανισμός ψυχολογικής υποστήριξης” περιλάμβανε και κάποιους “σπάνιους” ανθρώπους που ήταν κοντά μου, ο Τ. Δόκος υπήρξε ένας εξωγενής παράγοντας που με δυσκόλευε πάντα με τις θέσεις του αλλά με προκαλούσε κιόλας, ο Τ. Σκουμπουρδής με τα σχόλια του και τις “μαγικές” του εξηγήσεις συνέβαλε στη δημιουργία κλίματος ασφάλειας. Ο Κ. Μαρκάκης έκανε μεγάλο αγώνα για να με “προσγειώσει” και να με “εκπαιδεύσει” στην χρήση Η/Υ, τα κατάφερε χάρις στην αγάπη που καταλάβαινα ότι έκρυβε κάθε αυστηρή του παρατήρηση, του χρωστώ πάρα πολλά.

Τέλος, ιδιαίτερα ευχαριστίες οφείλω στην αδελφή μου Ε. Λεκάκου, διότι χωρίς την “τεχνική” της υποστήριξη στην τελική συγγραφή του κειμένου, δεν ξέρω αν θα είχε αυτήν την μορφή, οφείλω επίσης να ευχαριστήσω τον “αγέννητο” τότε ανηψιό μου ο οποίος “ανέχθηκε” από έμβρυο ακόμη την 48ώρη συνεχή διαδικασία της τελικής εκτύπωσης, ελπίζω μέσω αυτής της κατάστασης να αγάπησε τουλάχιστον την ακτοπλοία και τα νησιά.

Μετά από ένα τόσο μεγάλο κατάλογο ευχαριστιών αισθάνομαι την υποχρέωση να δώσω μία υπόσχεση.

Οφείλω να προσφέρω όλες μου τις δυνάμεις και τις γνώσεις που απέκτησα σε δύο μέτωπα, το ένα το Πανεπιστήμιο και το άλλο το Αιγαίο Πέλαγος. Γι’ αυτό και αυτή την διατριβή την αφιερώνω στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και στα μικρά νησιά του Αιγαίου Πελάγους.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

| | σελ. |
|---|-------|
| <u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u> | |
| I. Το Θέμα | 1-2 |
| II. Δομή της διατριβής | 3-5 |
| III. Ερευνα πεδίου | 5-7 |
| | |
| <u>ΚΕΦ. 1 Υπόχουσα Κατάσταση της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα</u> | |
| | |
| 1.1 Εισαγωγή | 8 |
| 1.2 Σύντομη ιστορική ανασκόπηση ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (1830-1964) | 8-19 |
| 1.3 Σύντομη περιγραφή των στοιχείων της υποδομής | 19-22 |
| 1.4 Το δίκτυο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων | 22 |
| 1.5 Η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Διεθνώς | 22-35 |
| | |
| <u>ΚΕΦ.2 Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοΐας</u> | 36 |
| | |
| 2.1 Εισαγωγή | 36 |
| 2.2 Ρυθμίσεις που προβλέπονται από τα άρθρα του Κ.Δ.Ν.Δ. και σχετίζονται με την Ακτοπλοΐα | 36-49 |
| | |
| <u>ΚΕΦ. 3 Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα</u> | 50 |
| | |
| 3.1 Εισαγωγή | 50 |
| 3.2 Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης των Ακτοπλοϊκών Επιβατικών Υπηρεσιών | 51-63 |
| 3.3 Η αξία του χρόνου του χρήστη επιβατικών μεταφορών | 64-65 |
| 3.4 Ταξινόμηση της ζήτησης σύμφωνα με τις πηγές της | 65-69 |
| 3.5 Ποσοτική παρουσίαση των δεδομένων της ζήτησης | 69-84 |

| | |
|---|---------|
| <u>ΚΕΦ. 4 Η Προσφορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα</u> | 85 |
| 4.1 Εισαγωγή | 85 |
| 4.2 Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 85-90 |
| 4.3 Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιβατικών Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών | 91-97 |
| 4.4 Τύποι πλοίων | 97-98 |
| 4.5 Φορείς Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών | 99-101 |
| 4.6 Ο ρόλος του κράτους | 101-103 |
| 4.7 Συμπεράσματα | 103-110 |
| | |
| <u>ΚΕΦ. 5 Το Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα</u> | 111 |
| 5.1 Εισαγωγή | 111-114 |
| 5.2 Σχετικά με τα στοιχεία του κόστους λειτουργίας | 114-137 |
| 5.3 Συμμετοχή των επιμέρους δαπανών στο Συνολικό Κόστος παραγωγής | 137-141 |
| 5.4 Διακρίσεις του κόστους | 142-144 |
| 5.5 Ο καταμερισμός των στοιχείων του Συνολικού Κόστους της Ακτοπλοΐας | 144-149 |
| 5.6. Η συμπεριφορά των καμπυλών του Μέσου και του Οριακού κόστους | 149-151 |
| 5.7 Το καθεστώς χρηματοδότησης των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων | 152-167 |
| 5.8 Το Κοινωνικό Κόστος της παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 167-181 |
| | |
| <u>ΚΕΦ. 6 Η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα</u> | 182 |
| 6.1 Μικρή ιστορική αναδρομή | 182-184 |
| 6.2 Ανάλυση της αγοράς | 185-187 |
| 6.3 Η Μορφή της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 187-228 |
| 6.4 Στοιχεία Θεωρίας Ολιγοπωλίου | 229-232 |
| 6.5. Η δομή της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 232-241 |

| | |
|--|---------|
| ΚΕΦ. 7 <u>Η Τιμολόγηση στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών</u> | 242 |
| 7.1 Εισαγωγή | 242-243 |
| 7.2 Ο εφαρμοζόμενος τρόπος Τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 243-251 |
| 7.3 Κριτική της υφιστάμενης μεθόδου Τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 251-256 |
| 7.4 Η επίδραση της ασκούμενης τιμολογιακής πολιτικής στην Ισορροπία της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών | 256-265 |
| 7.5 Στοιχεία προτεινόμενης Τιμολογιακής πολιτικής | 265-284 |
| 7.6 Η διεθνής εμπειρία τιμολόγησης θαλασσίων επιβατικών μεταφορών | 284-293 |
| 7.7 Η εφαρμογή της διαφοροποιημένης τιμολόγησης στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Υπηρεσίες | 293-305 |
| 7.8 Στόχοι τιμολογιακής πολιτικής | 306-308 |

| | |
|--------------|---------|
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 311-319 |
|--------------|---------|

| | |
|-------------|--|
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ | |
|-------------|--|

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Το θέμα

Η θαλάσσια μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της Ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών ή και μεταξύ των λιμένων των νησιών, η Ακτοπλοΐα δηλαδή έχει πολύ μεγάλη κοινωνική, οικονομική πολιτιστική αλλά και εθνική σημασία, για τη συνοχή του ελληνικού χώρου, αφού τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι κυριολεκτικά, οι "γέφυρες" που συνδέουν τον εθνικό χώρο.

Αυτό γίνεται εύκολα κατανοητό αν σκεφθούμε ότι:

- (α) το 20% της συνολικής επιφάνειας της χώρας μας είναι νησιωτικό
- (β) Η ελληνική ακτογραμμή φθάνει τα 14.854 χλμ, με αυτό το μέγεθος συγκαταλέγεται στις 15 χώρες με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών παγκοσμίως. Από αυτό το μήκος, τα 10.775 χλμ. ανήκουν στις νησιωτικές ακτές.
- (γ) Ο αριθμός των κατοικημένων νησιών είναι μεγάλος, περίπου 170 και σε αυτά κατοικεί περίπου το 1/3 του πληθυσμού της χώρας. Υπάρχει όμως και ένας μεγάλος αριθμός ακατοίκητων νησιδών, περίπου 3.500.
- (δ) Ο αριθμός των λιμανιών τα οποία παρουσιάζουν μόνιμη επιβατική κίνηση είναι περίπου 70, ένα επίσης μεγάλο μέγεθος.
- (ε) Τα μεγάλα αστικά κέντρα βρίσκονται στα παράλια ή κοντά σ'αυτά.
- (στ) Πολλά σημεία μεγάλου ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος βρίσκονται σε νησιά ή κοντά στα παράλια.
- (ζ) Στα νησιά συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του

τουριστικού ρεύματος της χώρας.

Η βαρύτητα του ρόλου της Ακτοπλοΐας προκάλεσε και προκαλεί εκτεταμένες συζητήσεις, έρευνες, παρεμβάσεις, από την ίδρυση του Νεοελληνικού Κράτους μέχρι σήμερα. Στο πολύπλοκο του προβλήματος οφείλεται και ο χαρακτηρισμός "Ακτοπλοϊκόν Ζήτημα".

Παρόλη όμως τη δραστηριότητα γύρω από το "Ακτοπλοϊκό Ζήτημα", η ουσία των οικονομικών χαρακτηριστικών του (κόστος, τιμή, ποιότητα υπηρεσίας), δεν έχει διερευνηθεί επαρκώς. Το ενδιαφέρον είχε επικεντρωθεί σε ορισμένα στοιχεία της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και λιγώτερο στα οικονομικά χαρακτηριστικά αυτής.

Σκοπός της Διατριβής μας είναι να μελετήσουμε τις οικονομικές απόψεις του "Ακτοπλοϊκού Ζητήματος" με βάση βέβαια τη σύγχρονη Οικονομική Θεωρία στα πεδία της Ναυτιλιακής Οικονομικής, της Οικονομικής των Μεταφορών, της Οικονομικής Επιχειρήσεων (Managerial Economics), της Οικονομικής Ρυθμίσεων (Regulation Economics) και τέλος της Οικονομικής των Δημοσίων Αγαθών (Public Utilities Economics).

Κύριος στόχος είναι να καταλήξουμε σε συμπεράσματα όσον αφορά τη μορφή της Αγοράς και την τιμολόγηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Παράλληλα εξετάζονται και αξιολογούνται οι προτάσεις όσον αφορά το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και την αναγκαία διαφοροποίηση του σε βασικά σημεία.

Η συμβολή αυτής της διατριβής πιστεύουμε ότι βρίσκεται στην αποκάλυψη των οικονομικών χαρακτηριστικών της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, στην διερεύνηση στοιχείων του κόστους Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών που μέχρι σήμερα είχαν αγνοηθεί και τέλος στη μελέτη της υφιστάμενης τιμολογιακής πολιτικής και στην πρόταση για αντικατάστασή της από μια νέα τιμολογιακή πολιτική που θα ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης βιομηχανίας, αλλά και σε γενικώτερους εθνικούς και κοινωνικούς στόχους.

II. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Η διατριβή αποτελείται από 8 Κεφάλαια όπως περιγράφονται στη συνέχεια. Ειδικότερα:

Κεφάλαιο 1: Υπάρχουσα Κατάσταση

Στο Κεφάλαιο αυτό περιέχεται μια εισαγωγή, με σύντομη ιστορική ανασκόπηση της Ακτοπλοΐας, η παρουσίαση και ανάλυση των στοιχείων της υποδομής του υπάρχοντος ακτοπλοϊκού δικτύου και αναφορά στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Διεθνώς.

Κεφάλαιο 2: Θεσμικό Πλαίσιο Ακτοπλοΐας

Στο Κεφάλαιο αυτό αναλύεται και διερευνάται η παρέμβαση του Κράτους κυρίως μέσω των ρυθμίσεων του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου οι οποίες προσδιορίζουν σαφώς τη λειτουργία της αγοράς των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών στην Ελλάδα.

Κεφάλαιο 3: Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνονται: οι προσδιοριστικοί παράγοντες, οι πηγές και η ταξινόμηση της Ζήτησης επιβατικής μεταφοράς και η ανάλυση των δεδομένων της ζήτησης ακολουθούμενη από τα αναγκαία συμπεράσματα. Επίσης περιλαμβάνονται τα ευρήματα της έρευνας πεδίου που πραγματοποιήθηκε, σχετικά με την ποιότητα υπηρεσίας και τους σκοπούς της μετακίνησης.

Κεφάλαιο 4: Η προσφορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Το Κεφάλαιο περιέχει τους προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς επιβατικών ακτοπλοϊκών μεταφορών. Δίνεται βαρύτητα στην ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της παραγωγής επιβατικών υπηρεσιών σε σχέση με τη μεταφορά φορτίων. Επίσης συμπεριλαμβάνονται οι τύποι των Ακτοπλοϊκών πλοίων η μορφή των φορέων των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και τέλος αναλύεται ο ρόλος του Κράτους.

Κεφάλαιο 5: Το Κόστος Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

Στο Κεφάλαιο αυτό αφού εισαγωγικά προσδιορίζεται το εύρος των περιόδων παραγωγής και η μονάδα παραγωγής, μετά ακολουθεί η παρουσίαση και λεπτομερής ανάλυση των στοιχείων του κόστους και της σχέσης μεταξύ σταθερού και μεταβλητού κόστους. Λόγω της βαρύτητας της συμμετοχής του σταθερού κόστους στο συνολικό κόστος, γίνεται εμβάθυνση στο Κόστος Κεφαλαίου και τη Χρηματοδότηση. Τέλος για να ολοκληρωθεί η μελέτη του Κόστους διερευνάται και η σημαντική πλευρά του Κοινωνικού Κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Κεφάλαιο 6: Η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Στο Κεφάλαιο αυτό γίνεται μια λεπτομερής εξέταση των χαρακτηριστικών της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών υπό το πρίσμα των παραγόντων που θέτει η οικονομική επιστήμη, προκειμένου να προσδιορισθεί η μορφή μιας Αγοράς. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών εξεταζόμενη στο σύνολό της είναι ένα ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο. Διερευνώντας τα είδη των ολιγοπωλιακών αγορών καταλήξαμε ότι πρόκειται για ένα διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο. Τέλος η αναγκαία λόγω του μεταφορικού χαρακτήρα της αγοράς, κατάτμηση κατά γραμμή μας αποκάλυψε την ύπαρξη τοπικών μονοπωλίων και τοπικών ολιγοπωλίων.

Κεφάλαιο 7: Η Τιμολόγηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

Στο Κεφάλαιο αυτό, αναλύεται η εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική, τόσο Ιστορικά - Θεσμικά όσο και από την πλευρά της Οικονομίας, χρησιμοποιώντας σα βάση τη Ναυτιλιακή Οικονομική, την Οικονομική των Μεταφορών και την Οικονομική της Ρύθμισης. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος είναι πολύ ατελής και παραβλέπει βασικώτατα χαρακτηριστικά της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα καθώς υπάρχει χαμηλό επίπεδο γνώσης και έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων.

Κατόπιν διαπιστώνεται ότι τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Αγοράς παραπέμπουν ευθέως στην εφαρμογή συστήματος "διαφοροποιημένης τιμολόγησης" το οποίο υποστηρίζεται θεωρητικά αλλά και πρακτικά (με βάση τη διεθνή εμπειρία). Τέλος τίθεται το πλέγμα των στόχων που πρέπει να καλύπτει μια ορθολογική τιμολογιακή πολιτική ενώ προτείνονται μετά από έρευνα και κάποια συγκεκριμένα σημεία διαφοροποίησης των τιμών.

III. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Η έλλειψη στοιχείων για τη διακίνηση επιβατών πέραν αυτών που αφορούν μεγέθη της κίνησης και τα οποία όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω είναι αμφισβητούμενα λόγω του τρόπου συγκέντρωσης των, μας οδήγησε στην διενέργεια μιας περιορισμένης έκτασης, λόγω αντικειμενικών δυνατοτήτων έρευνας. Το ενδιαφέρον μας επικεντρώθηκε στις πηγές της ζήτησης, την ποιότητα υπηρεσίας και σε ερωτήματα που σχετίζονται με την τιμολόγηση των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Για τους σκοπούς αυτούς καταρτίστηκε ερωτηματολόγιο το οποίο περιλάμβανε ερωτήσεις δημογραφικές (διαμονή, ηλικία, επάγγελμα) και οικονομικές (ποιότητα, σχέση εισοδήματος εισιτηρίου). Η πρώτη απόπειρα διεξαγωγής της έρευνας πραγματοποιήθηκε το Καλοκαίρι του έτους 1990. Μοιράστηκαν τότε ερωτηματολόγια κατά την είσοδο των επιβατών πριν την αναχώρηση των πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά, με την παράκληση να συμπληρωθούν και να παραδοθούν στο λογιστήριο του πλοίου. Δυστυχώς τα αποτελέσματα δεν ήταν καθόλου ικανοποιητικά, διότι δεν παραδόθηκαν συμπληρωμένα ερωτηματολόγια. Την επόμενη χρονιά, επελέγη άλλος τρόπος. Τα ερωτηματολόγια μοιράζονταν από δύο φοιτητές του

Πανεπιστημίου Πειραιώς οι οποίοι υπηρετούσαν σε δόκιμοι οικονομικοί αξιωματικοί σε δύο διαφορετικά ακτοπλοϊκά πλοία. Αυτή η μέθοδος της προσωπικής επαφής με τον ερωτώμενο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ήταν περισσότερο αποτελεσματική. Έτσι κατέστη δυνατόν να συλλεγεί ένας αριθμός απαντημένων ερωτηματολογίων. Η έρευνα διεξήχθη και στην περίοδο Σεπτέμβρη-Οκτώβρη του έτους 1991.

Επελέχθησαν αυτά τα διαστήματα διότι ο μήνας Σεπτέμβριος είναι ένας μήνας ο οποίος ανήκει στην περίοδο αιχμής. Οφείλουμε να σημειώσουμε ότι στην πρώτη μας προσπάθεια διαπιστώσαμε ότι τους μήνες της μεγάλης αιχμής (Ιούλιο-Αύγουστο) είναι πολύ δύσκολο να πραγματοποιηθεί μια τέτοια έρευνα λόγω του φαινομένου της υπερπληρότητας των πλοίων αλλά και της σύγχυσης που επικρατεί στους λιμενικούς χώρους.

Η δεύτερη και περισσότερο αποδοτική, προσπάθεια έλαβε χώρα σε πλοία που κινούνταν στην κύρια Δρομολογιακή Γραμμή Πειραιά-Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς-Σέριφος-Σίφνος-Σίκινος-Φολέγανδρος-Μήλος) και στην άγωνα γραμμή Πελοποννήσου (Πειραιάς-Γέρακας-Κυπαρίσσι-Μονεμβάσια-Νεάπολη-Γύθειο-Καψάλι-Αγία Πελαγία). Είναι αλήθεια ότι στην γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων πολύ δε περισσότερο στην γραμμή Πελοποννήσου δεν έχουμε πολύ μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο ούτε μεγάλα διοικητικά κέντρα. Οδηγηθήκαμε όμως σ'αυτές τις γραμμές αναγκαστικά καθόσον αφενός μεν η εταιρεία μας επέτρεψε τη διεξαγωγή της έρευνας αφετέρου δε διότι εκεί υπήρχαν οι φοιτητές που πραγματοποίησαν την έρευνα. Χωρίς τη βοήθεια των συγκεκριμένων ανθρώπων η έρευνα δεν θα μπορούσε να γίνει καθώς ήταν αδύνατον να πραγματοποιήσουμε τόσα πολλά ταξίδια.

Με το τέλος της διαδικασίας διακίνησης των ερωτηματολογίων διαπιστώθηκε ότι είχαν συλλεγεί 132 ερωτηματολόγια, εκ των οποίων 85 προήρχοντο από τη γραμμή Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων και 47 από την Γραμμή Πειραιώς Πελοποννήσου άρα η γραμμή Πειραιώς - Δυτικών Κυκλάδων έχει μεγαλύτερο μέρος στο δείγμα και αυτό το θεωρήσαμε ικανοποιητικό.

Για να διαπιστώσουμε αν το δείγμα μας είναι ικανοποιητικό έπρεπε να γνωρίζουμε τον αριθμό των διακινούμενων στις συγκεκριμένες γραμμές κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Για το σκοπό αυτό επεξεργαστήκαμε στοιχεία κίνησης επιβατών των πλοίων και όχι αυτά της ΕΣΥΕ τα οποία είναι γνωστό ότι είναι υποτιμημένα.

Παίρνοντας υπόψη και τις πολλαπλές μετακινήσεις που περιέχουν αυτά τα στοιχεία καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι στις συγκεκριμένες γραμμές και την συγκεκριμένη περίοδο κινήθηκαν 12.347 επιβάτες. Βάσει των 132 ερωτηματολογίων που έχουν συλλεγεί προκύπτει ότι το δείγμα μας είναι περίπου 1.1% ($12/12347 \times 100$).

Επειδή η συλλογή των στοιχείων έγινε με τυχαίο τρόπο το συγκεκριμένο δείγμα μπορεί να θεωρηθεί αρκετά ικανοποιητικό αν λάβουμε υπόψη ότι η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας έχει κάνει έρευνες των οποίων τα αποτελέσματα βασίζονται σε τυχαία δείγματα του 1% ή 2%¹.

Με βάση τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου δημιουργήθηκε μια βάση Δεδομένων στην οποία συμπεριλήφθηκαν όλα τα στοιχεία που είχαν συλλεγεί².

Τέλος για να διερευνήσουμε τη συνέπεια των δρομολογίων, σημαντικό στοιχείο της ποιότητας υπηρεσίας, πραγματοποιήσαμε επιτόπιες χρονομετρήσεις αφίξεων-αναχωρήσεων ακτοπλοϊκών πλοίων σε δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους.

¹ Τα δεδομένα τα επεξεργαστήκαμε με το εξειδικευμένο πακέτο λογισμικού STAT-GRAPHICS.

² Η διαχείριση των στοιχείων των ερωτηματολογίων υποστηρίχθηκε από το λογισμικό πρόγραμμα "βάσεων-δεδομένων" DBase Ver. 4.0.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Υπάρχουσα κατάσταση της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα

1.1 Εισαγωγή

Σκοπός μας σ' αυτό το κεφάλαιο είναι να παρουσιάσουμε το υπόβαθρο της σημερινής κατάστασης της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής Βιομηχανίας. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος παρουσιάζουμε :

- α. Ιστορική ανασκόπηση της ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.
- β. Παρουσίαση των στοιχείων της υποδομής, κύρια των λιμανιών, που χρησιμοποιούν τα ακτοπλοϊκά πλοία.
- γ. Το δίκτυο των Ακτοπλοϊκών Συνδέσεων.
- δ. Στοιχεία της Διεθνούς Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

Αυτό είναι αναγκαίο διότι με τα παραπάνω δεδομένα θα μπορέσουμε πιο εύστοχα να μελετήσουμε τα οικονομικά χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που είναι ο απώτερος σκοπός μας. Σημειώνουμε ότι η περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης δεν περιλαμβάνει το νομικό καθεστώς που διέπει τον κλάδο, διότι αυτό θα συζητηθεί σε μεταγενέστερα κεφάλαια.

1.2 Σύντομη ιστορική ανασκόπηση ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (1830-1964).

Σκοπός του τμήματος αυτού είναι να παρουσιάσει με συντομία την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, γιατί πεποίθησή μας είναι ότι μια τέτοια αναδρομή είναι απαραίτητη για την σαφέστερη ανάδειξη των σημερινών προβλημάτων.

Μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούντο αποκλειστικά με ιστιοφόρα. Η νεώτερη Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει την αρχή της στην ταχυδρομική συγκοινωνία που

θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της απελευθερωμένης Ελλάδας. Το 1830, με πυρήνα τα πλοία που είχαν μείνει από τον επτάχρονο αγώνα και τα οποία πέρασαν στα χέρια του Κράτους, άρχισε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και τα νησιά, αλλά ακόμα και ανάμεσα σε ηπειρωτικά σημεία, δεδομένου ότι οι οδικές συγκοινωνίες ήταν σχεδόν ανύπαρκτες και το οδικό δίκτυο υποτυπώδες. Φορέας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν το Πολεμικό Ναυτικό. Συχνά τα ιστιοφόρα πλοία της εποχής δεν επαρκούσαν τότε, οπότε γινόταν αναγκαστική ναύλωση άλλων, γεγονός που σήμαινε σοβαρή δαπάνη για τα Ταμεία του Κράτους.

Το Κράτος κάτω από αυτές τις συνθήκες αναγκάστηκε να ναυπηγήσει το "Ταχύπλουν Της Κυβερνήσεως" "ΜΕΘΩΝΗ" (Ταχυδρομικό) και το "ΜΑΞΙΜΙΛΙΑΝΟΣ". Τα δυο αυτά πλοία ήταν ατμόπλοια. Το 1836, η Ελληνική Πολιτεία με ένα από τα πρώτα νομοθετήματα¹ που ίσχυσαν μετά την απελευθέρωση, "επεφύλαξε" το ακτοπλοϊκό εμπόριο στην εθνική Ναυτιλία, χωρίς όμως να αποκλείονται και πλοία ξένης εθνικότητας με τον όρο της αμοιβαιότητας².

Η ζήτηση για μεταφορά επιβατών καθώς και η ταχυδρομική ζήτηση δεν ικανοποιείτο με αυτό τον στόλο και υπήρξε συχνό φαινόμενο η χρησιμοποίηση σκαφών του Πολεμικού Ναυτικού, ιδιαίτερα όταν επρόκειτο για τη μεταφορά επισήμων. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα, δηλαδή στα μέσα του 19ου αιώνα, είχε σχηματισθεί ένας Κρατικός επιβατικός στόλος που αποτελείτο από πέντε ατμόπλοια τα οποία διατέθηκαν από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Με το νόμο "ΣΠΑ" του 1855 προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των

¹ Β.Δ. /14 11 1836

² Εκτός του μικτού συστήματος εξυπηρέτησης των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών, το οποίο επέλεξε η Ελλάδα, υπήρχαν ακόμη τα συστήματα:

- 1) η χωρίς περιορισμό δυνατότητα των ξένων πλοίων να ακτοπλοούν σε τρίτη χώρα και
- 2) η απόλυτη επιφύλαξη του δικαιώματος ακτοπλοΐας στα πλοία με εθνική σημαία. βλ. Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλου, "Το προνόμιον της ακτοπλοΐας και η επιβατική ναυτιλία", Πειραιεύς, 1928.

παραλιακών πόλεων της Ελλάδας³. Το 1855 με το Νομοθέτημα που προαναφέρθηκε ιδρύθηκε στη Σύρο, κατά τα πρότυπα του Αυστριακού Λλούδ, η πρώτη εταιρεία επιβατικών πλοίων με την επωνυμία "Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας". Με το νόμο αυτό ανατέθηκε στον Πλοίαρχο & ναυπηγό, Γεώργιο Τομπάζη, η διοίκηση της εταιρείας. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το Ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Λλούδ και το Γαλλικό Μεσσαζερή περιορίστηκαν στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με το εξωτερικό .

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

- α. η περιορισμένη επιβατική κίνηση λόγω οικονομικής καχεξίας των κατοίκων,
- β. η ανυπαρξία τουρισμού,
- γ. οι ατυχείς κρατικές παρεμβάσεις (διορισμοί υπεραρίθμων υπαλλήλων, έκδοση δωρεάν εισιτηρίων κ.ά.) με επακόλουθο

³Αυτό το Νομοθέτημα αποτελεί τον Ιδρυτικό Νόμο της "Ελληνικής Ακτοπλοΐας". Σύμφωνα με αυτό το νόμο το Κράτος :

- α) Μετέσχε σαν μέτοχος με την εισφορά τριών ατμοπλοίων τα οποία αγόρασε στην Αγγλία ο Πρωθυπουργός Α. Μαυροκορδάτος
- β) Εγγυήθηκε προς τους μετόχους της επιχείρησης τόκο προς 5% ετησίως, επειδή δε η εκμετάλλευση των πλοίων ήταν παθητική σ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους (1857-1892), η συνολική καταβολή, της κρατικής εγγύησης έφθασε το 1.080.000 δραχμές
- γ) παραχώρησε στην "Ελληνική Ατμοπλοΐα" το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης της επικοινωνίας μεταξύ των ελληνικών παραλιών και των νησιών επί 23 χρόνια και
- δ) παραχώρησε στην "Ελληνική Ατμοπλοΐα" τελωνειακές ατέλειες, φορολογικές απαλλαγές κλπ. βλ. Υ.Ε.Ν., " Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας. Τεύχος Γ', Πειραιεύς, 1931. Επίσης για μεγάλη ανάλυση για τη δημιουργία της "Εταιρείας Ελληνικής Ατμοπλοΐας" και του πρωταγωνιστικού ρόλου που έπαιξε η "Εθνική Τράπεζα", καθώς επίσης και του ιστορικού της ψήφισης του νόμου ΣΠΑ βλ. Κ. Παπαθανασόπουλου, "Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας, (1855-1872). Τα αδιέξοδα του Προστατευτισμού", Μορφωτικό Ίδρυμα Τραπεζής, Αθήνα, 1988, σελ. 21-104.

δ. η δημιουργία δυσβάστακτων οικονομικών επιβαρύνσεων⁴.
Κατά μια άλλη άποψη οι λόγοι της "ανομολόγητης χρεωκοπίας είναι πολλοί⁵:

- α. η πολυτέλεια στις δαπάνες
- β. οι καταχρήσεις στην έκδοση εισιτηρίων
- γ. η κακή διαχείριση των ασφαλιστικών κεφαλαίων
- δ. ο μεγάλος αριθμός και το μέγεθος των ατμοπλοίων
- ε. η υπερβολική κατανάλωση γαιανθράκων, και
- στ. οι μεγάλες ζημιές από την εκτέλεση ορισμένων εσωτερικών γραμμών

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

Με την πτώχευση της "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ" ιδρύθηκε στη Σύρο η "ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ" με πυρήνα τα πλοία της παλιάς. Αργότερα ιδρύθηκαν η "ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΕΩΡΙΟΥ" που τη διαδέχθηκε η "ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ" και η "ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ". Αυτές οι εταιρείες και άλλες που όπως θα δούμε εμφανίζονται και δραστηριοποιούνται στον τομέα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, ο οποίος πολλές φορές εξελίσσεται σε αθέμιτο ανταγωνισμό, με καταστρεπτικά αποτελέσματα. Παρά το γεγονός ότι η αύξηση της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης δημιουργούσε ευνοϊκές συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων⁶.

Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών εξακολούθησε να παρέχεται με συναπτόμενες ή ανανεούμενες συμβάσεις μέχρι και το 1927. Τότε, με νέες συμβάσεις με

⁴Βλ. Ν. Σταμπολή, "Το Ακτοπλοϊκό μας πρόβλημα", Πειραιάς, 1975. και Σ. Κορώνη, "Επί του Ελληνικού Συγκοινωνιακού προβλήματος", Αθήναι, 1935.

⁵βλ. Κ. Παπαθανασόπουλου, "Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοίας.." οπ.π. σελ. 87-88.

⁶ Βλ. Ν. Σταμπολή, "Το ακτοπλοϊκό μας πρόβλημα", οπ.π.

την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία.

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

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

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

Στην διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (1917) το Κράτος με σκοπό τον έλεγχο των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ίδρυσε την Διεύθυνση Θαλασσιών Μεταφορών (Δ.Θ.Μ) με διευθυντή το πρώην Υπουργό Συγκοινωνιών, Διαμαντίδη και Βοηθό τον Σαχτούρη, Πλοίαρχο του Ε.Ν. Η κρατική αυτή προσπάθεια για "εθνικοποίηση" των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών απέτυχε γιατί δεν οργανώθηκε σωστά, παρόλο που οι πλοιοκτήτες φαίνεται να κέρδισαν αρκετά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σ' αυτή τη Διεύθυνση (Δ.Θ.Μ) εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη που υπήρχαν τότε⁷.

Όταν το 1922 διαλύθηκε η Δ.Θ.Μ άφησε πίσω της ένα μεγάλο έλλειμμα. Τα 122 σκάφη που διαχειριζόταν παραδόθηκαν πίσω στους πλοιοκτήτες τους,

⁷ΥΕΝ, "Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας", ο.π.

έχοντας βέβαια προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες στα πολεμικά γεγονότα εκείνης της εποχής.

Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολουθήθηκαν ήταν: συναναχωρήσεις, εκπτώσεις ναύλων, και δυσφημίσεις αντιπάλων, απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών⁸. Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σ' αυτό το κλίμα του αθέμιτου ανταγωνισμού ήταν μικρά, η δε αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε στα 42 χρόνια περίπου. Αυτό καταδεικνύει ότι είχαμε χαμηλό σταθερό κόστος και κόστος απόσβεσης.

Το 1926 συστήθηκε η "ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ" και αυτή είναι η εταιρεία που δέσποσε στα ακτοπλοϊκά πράγματα στην περίοδο του Μεσοπολέμου. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η "Ατμοπλοία Γιαννουλάτου" και οι "Ατμοπλοίες Μανουηλίδη-Παντελεόντος, Α. Ρίγγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη" και αργότερα "Τόγια".

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τα αρνητικά στοιχεία του αθέμιτου ανταγωνισμού, της έλλειψης προγραμματισμού και ορθολογισμού, της πληθώρας των σκαφών⁹, διαμόρφωσε το κλίμα για την επιβολή "ρυθμιστικής κρατικής παρέμβασης", η οποία αποτέλεσε και αποτελεί τον άξονα της κρατικής πολιτικής στο χώρο της Ακτοπλοΐας από τότε μέχρι σήμερα.

Το 1929 συστήθηκε από το Κράτος επιτροπή με στόχο τη μελέτη των Ναυτιλιακών πραγμάτων της χώρας . Πρόεδρος ορίσθηκε ο Αντιπρόεδρος της τότε Κυβερνήσεως Α.Μιχαλακόπουλος και ολοκλήρωσε το έργο της και κατέληξε σε πορίσματα το 1931. Πρώτο μέτρο που θεσπίσθηκε με βάση τα πορίσματα της επιτροπής ήταν ο φραγμός νηολόγησης υπερηλικών σκαφών (άνω των 20 ετών). Με το μέτρο αυτό θα αχρηστεύονταν αμέσως 36 σκάφη

⁸ ibid

⁹ ibid

και μέσα στη πενταετία μέχρι το 1936, άλλα 19. Επίσης προέβλεπε η επιτροπή να τεθούν εκτός δρομολογίων τα άνω των 50 ετών σκάφη και να αποζημιωθούν οι πλοιοκτήτες με βάση την αξία τους σχεδόν σαν άχρηστο υλικό, λίγο αυξημένη.

Επίσης το μέτρο προέβλεπε:

- α. να απαγορευθούν οι συναναχωρήσεις που δεν είχαν ιδιαίτερο λόγο,
- β. να συσταθούν αρμόδια όργανα για τις άγονες γραμμές,
- γ. να ληφθούν μέτρα για τους θιγόμενους από τα μέτρα αυτά ναυτεργάτες.

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

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

- α. Σαραντάχρονο μονοπώλιο
- β. Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες θα εκτελούντο από 38 πλοία, από τα οποία τα 14 νεότευκτα.
- γ. Ανάληψη ρητών υποχρεώσεων για εκτέλεση υποχρεωτικών δρομολογίων, τήρηση κρατικών ναυτολογίων, δωρεάν μεταφορά Ταχυδρομείου, υποστήριξη του Τουρισμού (με την ίδρυση από την ίδια την εταιρεία γραφείων στο εξωτερικό).
- δ. Ευνοϊκή μεταχείριση με κρατική επιχορήγηση (80.000 Λίρες ετήσια), φορολογικές απαλλαγές, ελεύθερη εξαγωγή

Συναλλάγματος για την καταβολή μερισμάτων και δικαίωμα ίδρυσης και εκμετάλευσης Ξενοδοχείων.

ε. Ειδική ρύθμιση για τους ναυτεργάτες.

Η πρόταση αυτή δημιούργησε αίσθηση διότι αντιμετώπιζε την οργάνωση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από ένα διαφορετικό πρίσμα. Σε απάντηση οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις υπέβαλαν σχέδιο για ίδρυση Οργανισμού θαλασσιών συγκοινωνιών με την επωνυμία "ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΙ", ο οργανισμός αυτός θα αποτελούσε οργανωμένη συνεργασία για την εκτέλεση των εσωτερικών μεταφορών. Το ποσό δε της επιχορήγησης που ζητούσαν ήταν 40.000 Λίρες (ετήσια).

Η επιτροπή που συστήθηκε υπό τον Υφυπουργό Δ. Ρεδιάδη βρήκε τις προτάσεις του Ομίλου Αμπατιέλου περισσότερο συμφέρουσες. Η ειδική επιτροπή όμως που συστήθηκε το 1937 για την καλύτερη μελέτη των ζητημάτων το Μάιο του 1938, απέρριψε την πρόταση σύναψης σύμβασης γιατί:

- α. Δημιουργούσε μονοπώλιο σε όφελος ξένων συμφερόντων.
- β. Δεν προβλεπότανε σύστημα αυτόματης απόκτησης ή συμφέρουσας εξαγοράς των σκαφών από μέρους του Ελληνικού δημοσίου μετά τη λήξη του προνομίου.
- γ. Θα παραβλέπονταν η μέχρι τότε προσφορά των Ελλήνων ακτοπλόων εφοπλιστών στις εσωτερικές μεταφορές.

Το 1939, καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης, ιδρύεται ένα κοινό συλλογικό όργανο η "ΚΟΙΝΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ" (Κ.Δ.Α.Σ) με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σ' αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50 ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατηγού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας¹⁰, και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν στο νέο σχήμα. Αυτή η απόπειρα λύσης του

¹⁰ Α.Ν. 1652/1939 "Περί τρόπου εκμεταλλεύσεως ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών" (ΦΕΚ 109Α) και συμπληρώνεται με τον ΑΝ 2373/1940 "περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του ΑΝ 1652/1939 "περί τρόπου εκμεταλλεύσεως ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών" (ΦΕΚ 169Α')

ακτοπλοϊκού ζητήματος μπορεί να θεωρηθεί επιτυχής, γιατί παρουσίασε καλύτερη κατανομή πλοίων στις διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές, κανονικότητα και ακρίβεια δρομολογίων, και βελτίωση των όρων καθαριότητας. Δυστυχώς ο πόλεμος σταμάτησε αυτή την προσπάθεια.

Ο βομβαρδισμός του Απριλίου του 1941 ουσιαστικά κατέστρεψε και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, η οποία βγήκε από τον πόλεμο έχοντας στο δυναμικό της μόνο τρία πλοία. Το "ΚΟΡΙΝΘΙΑ", το "ΜΑΙΡΗ Μ" και το "ΙΩΝΙΑ". Η έλλειψη ασφαλιστικής μέριμνας για κινδύνους πολέμου επιδείνωσε την κατάσταση μετά την καταστροφή του πολέμου.

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

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

Για την λύση του προβλήματος που εμφανίστηκε δημιουργείται νέα επιτροπή η οποία στις 17/10/1945 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων χρειάζονται 24 ατμόπλοια σε μια συγκεκριμένη διάταξη. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις του "Ακτοπλοϊκού Ζητήματος" για τη μεταπολεμική οργάνωση και λειτουργία της ακτοπλοΐας μπορούν να χωρισθούν σε τρεις κατηγορίες:

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

Την ίδια εποχή, το 1946, κατατέθηκε η πρόταση του εφοπλιστή Αρ. Ωνάση για μονοπωλιακή εκμετάλευση του δικαιώματος των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών¹¹.

Ο Ωνάσης είχε προτείνει τα εξής:

- α. Αποκλειστικό προνόμιο όλων των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών με δικαίωμα επέκτασης αυτών και στο εξωτερικό.
- β. Ίδρυση ανωνύμου εταιρείας μετοχικού κεφαλαίου ίσου προς το ποσόν αγοράς οκτώ φρεγατών, και τριών αεροπλάνων, δεδομένου ότι αυτά θα απετέλουν το πλωτό υλικό της επιχείρησης.
- γ. Εύνοια προς την επιχείρηση και ειδικότερα φορολογική απαλλαγή των εισαγόμενων υλικών, φορολογικές απαλλαγές για ανέγερση ξενοδοχείων, και εξαιρέση από τους συναλλαγματικούς νόμους. Περιορισμό του δικαιώματος του κράτους για την επίταξη των σκαφών για λόγους εθνικής ανάγκης και για δωρεάν μεταφορά του ταχυδρομείου.
- δ. Κρατικές πιστώσεις για μετασκευή των φρεγατών σε ακτοπλοϊκά σκάφη και για την ανέγερση ξενοδοχείων, λιμενικής υποδομής, κλπ.
- ε. Ναυτολόγια με βάση τις διεθνείς συνθήκες (και όχι τις τοπικές).
- στ. Η διοίκηση της εταιρείας θα απετελείτο από οκτώ μέλη εκ των οποίων οι πέντε θα υποδεικνύονταν από τον εφοπλιστή.

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

- α. Οι όροι κρίθηκαν ιδιαίτερα επαχθείς.
- β. Τα σκάφη που διετίθεντο δεν κάλυπταν τις ανάγκες.
- γ. Ο τρόπος καθορισμού των ναύλων θα δημιουργούσε μεγάλη επιβάρυνση για τις μεταφορές επιβατών και φορτίων.
- δ. Θα ήταν περισσότερο σωστό να μελετηθεί η χορήγηση τέτοιων όρων στους υπάρχοντες εφοπλιστές, οι οποίοι άλλωστε είχαν και την ανάλογη πείρα.

¹¹ Στοιχεία από "τα Ναυτικά Χρονικά" της εποχής και από εκθέσεις του YEN.

Το 1947 καταρτίζεται από το Δημόσιο νέο σχέδιο, με βασικό σημείο την πώληση στην Ένωση Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων (ΕΑΚΤΕ) των σκαφών των χρησιμοποιούμενων από το δημόσιο στην ακτοπλοΐα, καθώς και την παροχή ορισμένων διευκολύνσεων για την οικονομική ενίσχυση της Ένωσης (παραχώρηση τριών φορτηγών, ατελή εισαγωγή καυσίμων και εφοδίων, αναθεώρηση της σύνθεσης των πληρωμάτων, και τη μη ανάμειξη του δημοσίου στις μεταξύ των μελών σχέσεις).

Τα πλοία που πωλήθηκαν αποτέλεσαν τον πυρήνα του υπό ανασυγκρότηση επιβατηγού ακτοπλοϊκού στόλου. Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε αυσιαστικά την πρώτη προσπάθεια αποκατάστασης των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Το 1950 βέβαια συμβαίνει ένα σημαντικό γεγονός, με την ναυπήγηση σε Ιταλικά ναυπηγεία τεσσάρων όμοιων πλοίων, έναντι των οφειλόμενων Ιταλικών επανορθώσεων. Πρόκειται για τα πλοία "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ" "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ", "ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ" (1700 Κ.Ο.Χ). Αυτά αποκτήθηκαν από τους ακτοπλοϊκούς εφοπλιστές, με ευνοϊκούς όρους και ευκολίες πληρωμής. Τα πλοία αυτά ήταν και τα μόνα νεότευκτα του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου.

Μετά δώδεκα περίπου χρόνια το 1963, το Κράτος, μέσω του ΕΟΤ, αποφάσισε να επαναλάβει το εγχείρημα της παραγγελίας σε Ιταλικά ναυπηγεία και άλλων τριών σκαφών (επιβατηγών-οχηματαγωγών 4.500 Κ.Ο.Χ), σημαντικό μέρος του κόστους των οποίων θα καλυπτόταν από το υπόλοιπο των Ιταλικών επανορθώσεων.

Το 1964 έχουμε μια νέα δέσμη μέτρων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, τα οποία ήσαν¹²:

- α. Αύξηση των δρομολογίων κατά 35% και των θέσεων κατά 45%.
- β. Αύξηση του αριθμού των αγόνων γραμμών κατά 55% και των λιμένων προσεγγίσεως κατά 24%.
- γ. Αύξηση του αριθμού των ταχυδρομικών γραμμών κατά 25% και των λιμένων προσεγγίσεως κατά 24 %.
- δ. Την δημοπράτηση όλων αυτών των γραμμών.

¹²Στοιχεία από το Ναυτιλιακό Τύπο της εποχής.

Με το τμήμα αυτό έχουμε ολοκληρώσει τη σύντομη ανασκόπηση των σημαντικών γεγονότων που έγιναν στο παρελθόν της Ακτοπλοΐας, στον τομέα των μεταφορών που κάποτε προκάλεσε αυτό που αναφερόταν σαν "Ακτοπλοϊκό Ζήτημα" και που το ίδιο ισχύει ακόμη μέχρι τις μέρες μας, σε μικρότερο βέβαια βαθμό.

Αρκετές φορές στα επόμενα κεφάλαια θα επανέλθουμε στο ιστορικό παρελθόν της Ακτοπλοΐας και κυρίως στα οικονομικά χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου:

1.3 Σύντομη περιγραφή των στοιχείων της υποδομής

Πριν περιγράψουμε τα στοιχεία της υποδομής γεγονός που πιστεύουμε ότι θα συντελέσει στην καλύτερη προσέγγιση του θέματος θα πρέπει να απαντήσουμε στο ερώτημα, σε πόσα νησιά αναφερόμαστε; Η απάντηση σ' αυτή την ερώτηση είναι ότι ενδιαφερόμαστε για το σύνολο των κατοικημένων νησιών της χώρας μας. Χρησιμοποιώντας την αντίστοιχη ορολογία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας, αναφερόμαστε σε περίπου 100 νησιά με πληθυσμό περίπου 1.300.000 κατοίκους¹³.

1.3.1 Η Λιμενική Υποδομή του Ακτοπλοϊκού Συστήματος

Η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας και ιδιαίτερα το πολυάριθμο των νησιών καθιστά αναγκαίο ένα μεγάλο αριθμό λιμανιών, ο μεγαλύτερος αριθμός των οποίων παρουσιάζουν μικρή έως ασήμαντη κίνηση. Από απόψεως κίνησης το λιμάνι του Πειραιά συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των διακινουμένων επιβατών. Θα πρέπει άλλωστε να αναφερθεί ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου, όπως δείχνει και ο Πίνακας 1.3.1 που ακολουθεί.

Τα λιμάνια ανήκουν εξ'ολοκλήρου στο Δημόσιο και υπάγονται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτός από τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης τα οποία έχουν δικούς τους Οργανισμούς (Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ). Το χαρακτηριστικό των νησιωτικών λιμανιών είναι το μικρό τους μέγεθος

¹³Βλ. Παράρτημα 1, τον πίνακα από τη Στατιστική Επετηρίδα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας (ΕΣΥΕ).

που γίνεται προβληματικό ειδικά σε περιπτώσεις νησιών που γνώρισαν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, κυρίως τα τελευταία χρόνια. Σ' αυτές τις περιπτώσεις συναντάμε συμφορήσεις που ουσιαστικά προεκτείνουν το χρόνο του ταξιδιού (π.χ. λιμάνι Πάρου, λιμάνι Μυκόνου). Εξ' αιτίας αυτής της κατάστασης, οι αρμόδιοι φορείς (Τοπικοί όπως η Τοπική Αυτοδιοίκηση ή Κρατικοί όπως η Διεύθυνση Λιμένων του Υ.Ε.Ν) προτείνουν την επέκταση των συγκεκριμένων λιμανιών (v. Δωδεκανήσων, Κυκλάδων, Ζακύνθου).

Στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν περισσότερα από ένα λιμάνια σε νησιά μεσαίου μεγέθους (δεν αναφερόμαστε δηλαδή σε περιπτώσεις μεγάλων νησιών όπως η Κρήτη) από τους φορείς που προαναφέρθηκαν προτείνεται η αντικατάσταση του θαλάσσιου δρόμου από οδική διαδρομή γεγονός που συνεπάγεται τη μείωση του χρόνου ταξιδιού (π.χ. η νήσος Αμοργός όπου λειτουργούν δύο λιμάνια, Κατάπολα, Αιγιάλη λόγω ανεπαρκούς οδικού δικτύου).

Τα λιμάνια αρκετών νησιών¹⁴ έχουν προβλήματα χωρητικότητας (λόγω της μεγάλης κυρίως της τουριστικής περιόδου) και μικρού βάθους σχετικά με τα συνεχώς εξελισσόμενα μεγέθη των πλοίων. Το σημαντικότερο όμως πρόβλημα πιστεύουμε ότι είναι η παντελής έλλειψη κατάλληλων λιμενικών διευκολύνσεων (κατάλληλων χώρων αναμονής επιβατών, γραφείων πληροφοριών, αποθηκευτικών χώρων) και γενικότερα η έλλειψη του αναγκαίου λιμενικού χώρου. Αυτή η κατάσταση επιδρά αρνητικά στην όλη λειτουργία του συστήματος των ακτοπλοϊκών γραμμών (έκδοση εισιτηρίων, έλεγχος υπεραριθμών επιβατών, καταμέτρηση διακινουμένων επιβατών)

¹⁴Βλ. Παράρτημα 1, όπου αναφέρονται κάποια προβλήματα λιμανιών νησιών της χώρας που βασίστηκαν σε μελέτες που έγιναν στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.1.

| Πίνακας κίνησης των μεγαλύτερων επιβατικών λιμανιών του κόσμου επιβατών | |
|--|------------|
| 1. Χέλσιμποργκ | 17.957.353 |
| 2. Ντόβερ | 14.374.336 |
| 3. Πειραιάς | 11.488.382 |
| 4. Χόνγκ-Κόνγκ | 11.015.200 |
| 5. Κόμπε (Ισπανία) | 7.889.563 |
| 6. Αλγεθίρας (Ισπανία) | 3.150.000 |
| 7. Κοπεγχάγη | 2.784.000 |
| 8. Μαϊάμι (ΗΠΑ) | 2.500.000 |
| 9. Ρόττερνταμ | 1.543.000 |
| 10. Μασσαλία | 1.201.965 |
| Πηγή: "Le trafic des ports du monde" "JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE" 1986 | |

Παρατήρηση 1: Ο πίνακας αυτός προήλθε από επεξεργασία των στοιχείων της πηγής που αναφέραμε και τα οποία αναφέρονται σε όλες τις ηπείρους.

Παρατήρηση 2: Στον Πειραιά προστέθηκε και η πορθμειακή κίνηση με βάση ελληνικά στοιχεία.

Παρατήρηση 3: Το σύνολο των στοιχείων κίνησης των σημαντικότερων λιμανιών της Υδρογείου βρίσκεται στο Παράρτημα 1.

1.4. Το δίκτυο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων

Το δίκτυο που αποτελείται από τις κύριες και δευτερογενείς γραμμές (μη περιλαμβανομένων των τοπικών γραμμών) εξασφαλίζει τη σύνδεση του λιμανιού του Πειραιά με 40 περίπου νησιά. Παρουσιάζει δε μια εβδομαδιαία συχνότητα που κινείται μεταξύ των 37 προσεγγίσεων και της 1 προσέγγισης, ανάμεσα στον Πειραιά και σε συγκεκριμένα νησιά. Παρατηρούμε δε ότι αυτό δεν είναι συνάρτηση του πληθυσμού αλλά κυρίως της τουριστικής κίνησης. Υπάρχει δε διαφορά μεταξύ των χειμερινών και θερινών δρομολογίων. Οι χειμερινές διαδρομές ακολουθούν το ίδιο πρότυπο αλλά είναι μικρότερης συχνότητας¹⁵.

Με αυτές τις παρατηρήσεις έχουμε δώσει τα βασικά δεδομένα που συνθέτουν την υποδομή των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Σε αυτά τα στοιχεία θα επανέλθουμε στα επόμενα Κεφάλαια, όπου και όταν αυτό θα είναι αναγκαίο για την ανάλυση των συγκεκριμένων θεμάτων που θα αντιμετωπίσουμε.

1.5 Η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών Διεθνώς

1.5.1 Εισαγωγή

Είναι πάντοτε χρήσιμο για τη μελέτη ενός θέματος τα οποίο εκτείνονται μεταξύ των συνόρων ενός κράτους, να γίνεται και μια αναφορά στη διεθνή πλευρά του θέματος, στη διεθνή εμπειρία. Ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή, όπου τα εθνικά "σύνορα" των διαφόρων αγορών συνεχώς καταρρίπτονται. Με αυτό το σκεπτικό, θεωρήσαμε αναγκαία, μια περιορισμένη και σύντομη αναφορά στη διεθνή Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Σε ένα δεύτερο επίπεδο εντοπίσαμε την ανάλυση μας στη Μεσογειακή Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και ιδιαίτερα σ' αυτήν των Μεσογειακών χωρών που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στη γειτονική Τουρκία λόγω της δραστηριοποίησης σε έναν κοινό γεωγραφικό χώρο, την Μεσόγειο.

¹⁵Βλ. Παράρτημα 1, όπου αναγράφονται τα εβδομαδιαία δρομολόγια των πλοίων με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά. Για να αποδειχθεί η διαφορά μεταξύ θερινής και χειμερινής περιόδου παραθέτουμε εβδομαδιαία προγράμματα των δύο περιόδων.

1.5.2. Η Διεθνής Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Κατά τη δεκαετία του 1950, η χρήση του Επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου ¹⁶ με τη σημερινή μορφή ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη. Εντοπιζόταν μόνο στην προσφορά υπηρεσιών σε όσο το δυνατόν βραχύτερες αποστάσεις, με τη μεταφορά οχημάτων, σιδηροδρομικών βαγονιών και φυσικά επιβατών. Τέτοια γεωγραφικά σημεία ήταν τα Στενά του Dover, περιοχές της Δανίας, τα Στενά του Γιβραλτάρ, ο Βόσπορος. Για τις άλλες γραμμές μικρά συμβατικά επιβατηγά πλοία ήταν επαρκή. Αυτά έπαιρναν λίγα οχήματα και γενικό φορτίο πάνω στο κατάστρωμα με τη χρησιμοποίηση γερανών.

Η αυξανόμενη ζήτηση οδήγησε σε ταχεία αύξηση του μεγέθους των ακτοπλοϊκών σκαφών, αλλά και σε διαφοροποίηση και εξειδίκευση τύπου του πλοίου (Car ferry, rail ferry, multi-purpose ferry)¹⁷.

Η κατανομή που παρουσιάζει η ακτοπλοϊκή αγορά παγκόσμια, εξαρτάται από:

- α. την γεωγραφική διαμόρφωση της στεριάς και της θάλασσας κάθε περιοχής
- β. τις κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν κατά τόπους
- γ. την πληθυσμιακή συγκέντρωση
- δ. τη βιομηχανική ανάπτυξη
- ε. τον αριθμό των οχημάτων
- στ. τις υφιστάμενες πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες

Το αρχικό στάδιο της ανάπτυξης της χρήσης των Ε/Γ-Ο/Γ έλαβε χώρα στις ακτές των Η.Π.Α και στη Β. Ευρώπη. Αργότερα ακολούθησε η Μεσόγειος και η Ιαπωνία. Έτσι σήμερα έχουμε τέσσερις μεγάλες περιοχικές αγορές¹⁸:

- α. Ακτές Β. Αμερικής (Η.Π.Α, Καναδάς)
- β. Βόρεια Ευρώπη (από την Ιρλανδία μέχρι την πρώην Ε.Σ.Σ.Δ)

¹⁶ Από δω και πέρα θα χρησιμοποιούμε τον όρο Ferry ο οποίος χρησιμοποιείται στη διεθνή αγορά .

¹⁷ A. Hader, "Fahren und Ro/Ro-Frachter-Ein Vorschlag" zur Schiffs-typenbezeichnung, HANZA, Vol.116, No 22, 1977, 1972-1977.

¹⁸ Hans Ludwig Beth, Arnulf Hader and Robert Kappel, στο "25 Years of World Shipping", Fairplay Publications, London, 1984 σελ. 113-117.

γ. Μεσόγειος

δ. Ιαπωνία

Θα προχωρήσουμε με μια σύντομη αναφορά σε καθεμία από αυτές τις αγορές ξεχωριστά.

α. Ακτές Βόρειας Αμερικής

Η παρουσία ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη Β.Αμερική εντοπίζεται χρονικά προ του Α' Παγκοσμίου Πολέμου αρχικά κυρίως στην περιοχή του San Francisco, κατόπιν στην California και τα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής για να φτάσει μετά τις ακτές των ΗΠΑ και τον Καναδά, μέχρι την Αλάσκα στη δεκαετία του '60. Η ανάπτυξη ακολούθησε την κατεύθυνση Βορράς-Νότος. Παράλληλα με την επέκταση των γραμμών έχουμε και την επικράτηση του Ferry-Boat έναντι των προηγούμενα χρησιμοποιούμενων σκαφών. Θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε ότι εκτός από τις μακρινές ακτοπλοϊκές συνδέσεις υπάρχουν και ιδιαίτερα σύντομες πορθμειακές γραμμές που προσφέρουν αστική υπηρεσία με συχνές αναχωρήσεις. Αυτές εντοπίζονται κυρίως στο San Francisco, στο Seattle και το Vancouver. Ένα τελευταίο ενδιαφέρον σημείο, που πρέπει να σημειωθεί, είναι η "ανεξαρτησία" της Αμερικανικής Αγοράς από τις άλλες περιοχικές αγορές, με την εξαίρεση των αγοραπωλησιών κάποιων σκαφών.

β. Βόρειος Ευρώπη.

Προ του 1960 η κυκλοφορία των Ferries βρισκόταν στα χέρια των σιδηροδρομικών εταιρειών¹⁹, οι οποίες κυρίως, κινούσαν rail ferries και σπανίως κανένα car-ferry. Για μεγαλύτερες αποστάσεις π.χ. μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Νορβηγίας ή μεταξύ Γερμανίας και Φινλανδίας συμβατικά επιβατηγά χρησιμοποιούντο. Ξεκινώντας από το 1960, νέες εταιρείες εκμετάλλευσης ferries δημιουργήθηκαν και μαζί με την άνοδο του τουρισμού άρχισε η οικονομική άνθηση του κλάδου, η οποία σήμαινε για τις περισσότερες γραμμές μια συνεχή ετήσια άνοδο μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970. Οι Σκανδιναβοί χρησιμοποιούσαν τις ακτοπλοϊκές γραμμές της Βαλτικής για να μεταβούν στις χώρες του Νότου και οι

¹⁹ Η περισσότερο σπουδαία γραμμή προς τη Σκανδιναβική Χερσόνησο εξυπηρετείτο από τις κρατικές εταιρείες Σιδηροδρόμων της Δανίας και της Γερμανίας.

κάτοικοι της Κεντρικής Ευρώπης πήγαιναν στις όμορφες περιοχές του Βορρά. Το μειονέκτημα αυτής της κίνησης ήταν η συγκέντρωσή της στους τρεις θερινούς μήνες, σ' αυτό το χρονικό διάστημα πραγματοποιείτο το 75% της ετήσιας κίνησης. Οι ακόλουθοι λόγοι είναι αυτοί που προκάλεσαν την έντονη αύξηση της κίνησης.

- α. Μεγάλο μέρος του πληθυσμού απέκτησε μεταφορικό μέσο
- β. Υπήρξε μια γενική άνοδος των εισοδημάτων
- γ. Επεκτάθηκε η περίοδος των διακοπών
- δ. Απλοποιήθηκαν οι συνοριακές διαδικασίες
- ε. Επεκτάθηκε το δίκτυο των οδικών συγκοινωνιών

Τα σύγχρονα όμως ferries εκτός από τα επιβατικά οχήματα είχαν διαθέσιμο χώρο και για οχήματα μεταφοράς αγαθών. Δεν ήταν όμως μόνον ο ελεύθερος χώρος αλλά και η διευκόλυνση των οδηγών των φορτηγών οι οποίοι ξεκουράζονταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για να συνεχίσουν τη διαδρομή τους, στοιχεία που προκάλεσαν τη μεγάλη άνοδο στη διακίνηση οχημάτων μεταφοράς αγαθών. Έτσι η μεταφορά των φορτηγών έγινε η κύρια απασχόληση, εκτός της τουριστικής περιόδου.

Οι προσπάθειες που έγιναν τη δεκαετία του 1960 για μεταφορά των Ferries, κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου σε άλλες δραστηριότητες, όπως κρουαζιέρες ή το προσωρινό κλείσιμο των γραμμών ή η ναύλωση της επιπλέον χωρητικότητας των θερινών μηνών, έχουν πια σταματήσει. Ο βασικός λόγος της εγκατάλειψης αυτών των σχεδίων είναι η απαίτηση των φορτωτών φορτηγών για κανονικότητα και τήρηση συγκεκριμένου προγραμματισμού των δρομολογίων. Συνηθισμένη λύση που ακολουθείται τώρα είναι η δρομολόγηση στη θερινή περίοδο επιπλέον πλοίων στη γραμμή, όταν η προσφερόμενη χωρητικότητα έχει καλυφθεί από τα επιβατικά οχήματα των τουριστών.

Στις γραμμές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας η αύξηση του αριθμού των επιβατών ήταν τέτοια που απαιτήσε τη ναυπήγηση νέων πλοίων μετά από πέντε ως δέκα χρόνια. Καθώς η χρησιμοποίηση νεοτεύκτων πλοίων, ήταν ένα στοιχείο που έπαιζε σημαντικό ρόλο στον υπάρχοντα ανταγωνισμό των εταιρειών, οι ανταγωνιστές δεν δίσταζαν να παραγγείλουν νέα πλοία και αυτοί. Αυτή η πρακτική προκάλεσε αρκετά "κύματα" αντικαταστάσεων των υπάρχοντων πλοίων. Μετά από κάθε

"κύμα", ακολουθούσε ένα διάστημα τέτοιο ώστε η αύξηση της κίνησης να καλύψει την πλεονάζουσα χωρητικότητα. Περίοδοι μαζικής εισόδου νέων σκαφών ήταν γύρω στα 1961-62, 1966-67, 1972-73, 1980-81 1989-90²⁰. Τα μικρά χρονικά διαστήματα μεταξύ των περιόδων εισόδου νέων σκαφών δείχνουν ότι η αρχικά πλεονάζουσα χωρητικότητα γρήγορα απορροφούνταν από την αύξηση της κίνησης. Η επίδραση της πετρελαϊκής κρίσης του 1973 δεν ήταν μεγάλη στο χώρο της αγοράς των ferries, εξ αιτίας αυτής όμως μειώθηκε ο ανταγωνισμός που σχετιζόταν με τις ταχύτητες των πλοίων. Η δεύτερη άνοδος των τιμών του πετρελαίου, το 1979, ήταν περισσότερο καταστροφική, συγκριτικά με την πρώτη, και τούτο γιατί συνδυασμένη με την παρατεταμένη ύφεση της οικονομίας και προκαλώντας τη μείωση του μεταφορικού έργου των οδικών μεταφορών είχε αρνητικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις των ferries. Η στασιμότητα της ζήτησης μεταφορικού έργου παράλληλα με την παρουσία μεγαλύτερων σκαφών όξυνε τον ανταγωνισμό.

Η όξυνση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την βαθμιαία συγκέντρωση αρκετών γραμμών στα χέρια λίγων ισχυρών εταιρειών. Αυτή ήταν η κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά των ferries, στη Βαλτική Θάλασσα από την περίοδο 1980-1982 και κατόπιν (δηλαδή στις γραμμές της Δανίας Σουηδίας, Φινλανδίας, Νορβηγίας, Γερμανίας και Ολλανδίας). Αυτός ο σταθερός ανταγωνισμός παράλληλα με την έντονη παρουσία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας των πλοιοκτητών οδήγησε σε πολύ ψηλά επίπεδα παροχής υπηρεσιών εκ μέρους των ferries και του εξοπλισμού τους.

Στη Βόρεια Θάλασσα, και συγκεκριμένα στη θάλασσα της Μάγχης (English Channel) οι εξελίξεις έλαβαν χώρα με πλέον αργούς ρυθμούς. Αυτό οφειλόταν στη δομή της πλοιοκτησίας των ναυτιλιακών εταιρειών και στο καθεστώς λειτουργίας των λιμανιών, καθώς επίσης και στις λιγότερο ευνοϊκές φυσικές συνθήκες (υψηλά παλιρροιακά κύματα).

Πριν από το 1960 σχεδόν όλες οι γραμμές εξυπηρετούντο από τέσσερεις μεταφορείς τη British Rail (Βρετανικούς Σιδηροδρόμους), SNCF (Γαλικούς Σιδηροδρόμους), RTM (Βελγικές Θαλάσσιες Μεταφορές) και DSMZ (Ολλανδικές Θαλάσσιες Μεταφορές). Αυτές οι εταιρείες είχαν συμφωνίες για τις τιμές και τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας, έτσι υπήρχε

²⁰ Προσωπική συνάντηση με κ. Βερναρδάκη, ναυλομεσίτη.

ένα δεδομένο επίπεδο εξυπηρέτησης. Η ιδιωτική πρωτοβουλία εμποδιζόταν από το καθεστώς των λιμανιών, γιατί ανήκαν είτε στη Sealink UK Ltd (τη βρετανική συμμετοχή στο cartel των πλοιοκτητών ferries) ή στον Βρετανικό Οργανισμό Λιμένων ή στο Ναυαρχείο.

Μόνον μετά το 1962 με την είσοδο ιδιωτικών σκαφών, (Townsend Group) ο ανταγωνισμός μεταξύ κρατικών και ιδιωτικών σκαφών θερμάνθηκε²¹ και επεκτάθηκε με την είσοδο και άλλων εταιρειών (European Ferries Group, P&O, και η γερμανική TTL). Ολη αυτή η πορεία έδειξε πως μπορεί να αυξηθεί το μερίδιο μιας εταιρείας στην αγορά μετά από την ένταξη ποιοτικά κατάλληλων πλοίων.

Ένα ενδιαφέρον χαρακτηριστικό των θαλασσιών περιοχών γύρω από τη Μεγάλη Βρετανία είναι η συνεχής "επιμήκυνση" των γραμμών που ήδη υπήρχαν προς τις ανατολικές και δυτικές ακτές. Η πλέον μεγάλη στα ανατολικά είναι αυτή που συνδέει το Rotterdam με την Hull παρακάμπτοντας την περιοχή του Λονδίνου. Όσον αφορά τη δυτική κατεύθυνση η μεγαλύτερη είναι αυτή που συνδέει την Βόρεια Γαλία με την Ιρλανδία, παρακάμπτοντας την Αγγλία.

γ. Μεσόγειος

Στην Μεσόγειο το σύστημα Rollon-Rolloff έφθασε λίγο αργότερα σε σχέση με την Β.Ευρώπη. Επίσης η εφαρμογή του δεν είχε ενιαία μορφή, οι διάφορες χώρες το χρησιμοποίησαν με διαφορετικούς τρόπους. Γενικά, στη Μεσόγειο, οι γραμμές ακολουθούν τη κατεύθυνση από Βορρά προς Νότο. Αυτό οφείλεται στο αποικιοκρατικό παρελθόν της Βόρειας Αφρικής (Ισπανία-Μαρόκο, Γαλία- Αλγερία, Ιταλία-Λιβύη) Όμως, οι Μεσογειακές χώρες, έχουν μακρινό παρελθόν και στη λειτουργία εθνικών γραμμών. Τέτοιες είναι, οι γραμμές που συνδέουν την Ηπειρωτική Ισπανία με τις Βαlearίδες νήσους και με τα Κανάρια νησιά, τη Γαλία με την Κορσική, την Ιταλία με την Σαρδηνία και τη Σικελία και βέβαια οι ελληνικές γραμμές του Αιγαίου Πελάγους.

Η ανάπτυξη και η επέκταση της χρήσης των ferries καθυστέρησε συγκριτικά με την Β. Ευρώπη, και αυτό οφείλεται σε συγκεκριμένους λόγους:

²¹ W.P. Clegg, "European Ferry Fleets", Sandwich, 1976.

- α. Τα εισοδήματα συνολικά ήταν χαμηλότερα, και η κατοχή ιδιωτικού οχήματος θεωρείτο "είδος πολυτελείας", ιδιαίτερα για την δεκαετία του 1960.
- β. Οι τουρίστες από τις βόρειες χώρες της Ευρώπης προτιμούσαν τη χρήση του αεροπλάνου, προκειμένου να επισκεφτούν τα νησιά της Μεσογείου και τη Βόρεια Αφρική.
- γ. Η ζητούμενη μεταφορική ικανότητα μεταξύ Νότιας Ευρώπης και Βόρειας Αφρικής είναι μικρότερη από αυτή μεταξύ των βιομηχανικών χωρών της Β. Ευρώπης.
- δ. Λόγω του χαμηλού επιπέδου οργάνωσης των λιμανιών και των χαμηλών μισθών των εργαζομένων σ' αυτό, το γενικό επίπεδο χειρισμού φορτίων, ήταν μάλλον χαμηλό.
- ε. Στην Ισπανία, τη Γαλία, την Ιταλία και τις χώρες της Β. Αφρικής, το κράτος κατέχει είτε το σύνολο είτε ένα μέρος των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτές οι εταιρείες κατέχουν μονοπωλιακή θέση στην αγορά, τα δε ναυολόγια τους επιδοτούνται από το Κράτος. Αυτή η κατάσταση είναι μάλλον αποθαρρυντική για την πρόοδο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Στην Ισπανία, τη Γαλία και την Ιταλία η αγορά νέων σκαφών γίνεται κυρίως, πλην κάποιων εξαιρέσεων, από τα εθνικά ναυπηγεία. Σε χώρες σαν την Ελλάδα, την πρώην Γιουγκοσλαβία ή την Αίγυπτο, ή τις άλλες χώρες της Β.Αφρικής η ένταξη στον Ακτοπλοϊκό Στολο νεότευκτων πλοίων είναι πολύ σπάνια. Η ήδη διαπιστωμένη καθυστέρηση ανάπτυξης των Ferries στη Μεσόγειο, αυξάνεται προκειμένου για την Ανατολική Μεσόγειο. Ο στόλος αυτών των χωρών είναι κατά βάση μια ή δύο γενιές Ferries πίσω σε σχέση μ' αυτόν που κατέχουν οι ναυτιλίες των χωρών της Β. Ευρώπης. Έτσι δημιουργήθηκε μια αγορά μεταχειρισμένων ferries(second hand market) με προέλευση τις χώρες της Βαλτικής, όπου το μέγεθος αυτών των πλοίων ήταν πλέον μικρό και τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά μη ανταγωνιστικά και κατάληξη τις χώρες γύρω από την Α. Μεσόγειο.

Η εμφάνιση αυτής της αγοράς είχε θετικά αποτελέσματα και για τις δύο πλευρές. Για μεν τους Βόρειους, η δυνατότητα μεταπώλησης των πλοίων αυξάνει την υπολειματική αξία (scrap value) των πλοίων τους άρα μειώνει το κόστος κεφαλαίου, γεγονός αρκετά σημαντικό για μια βιομηχανία

έντασης κεφαλαίου. Για δε τους Νότιους τη δυνατότητα απόκτησης σκαφών συγκριτικά σύγχρονων και άνετων, σε χαμηλότερη τιμή από αυτή της ναυπήγησης νεοτεύκτων στα τοπικά ναυπηγεία. Ειδικά όμως για την Ελλάδα και δευτερευόντως για την Αλγερία, αυτή η κατάσταση διακόπηκε τα τέλη της δεκαετίας του 70. Τότε επωφελούμενοι από μια πρόσκαιρη ύφεση της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας οι Έλληνες και Αλγερινοί αγόρασαν σχετικά νέα Γιαπωνέζικα πλοία, σε πολύ καλές τιμές και από τότε οι αγορές μεταχειρισμένων σκαφών από την Ιαπωνία συνεχίζονται.

δ. Ιαπωνία

Τα Γιαπωνέζικα Ferries αναπτύχθηκαν πλέον πρόσφατα (μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1960) και κατά ένα διαφορετικό τρόπο. Εκτός από τις γραμμές μικρής και μεσαίας απόστασης μεταξύ των νησιών και κατά μήκος των ακτών, μεταξύ του 1968 και του 1976 δημιουργήθηκαν 34 γραμμές μακράς Ακτοπλοίας, για αποστάσεις μεγαλύτερες των 300 km. Όλες αυτές οι γραμμές δημιούργησαν ένα πλέγμα γύρω από τα Ιαπωνικά νησιά με σημεία αναφοράς τις βιομηχανικές πόλεις. Αυτό το σύστημα των γραμμών των ferries προέκυψε σαν εναλλακτική λύση απέναντι στο υπερφορτωμένο και παλαιωμένο οδικό δίκτυο. Στην Ιαπωνία τα ferries (σε συνεργασία με τα οχήματα) κινούνται σε ένα μεταφορικό σύστημα ανεξάρτητα από τους σιδηρόδρομους, τις οδικές αρτηρίες και την συμβατική φορτηγό ακτοπλοία.

Με την Ιαπωνική αγορά των ferries ολοκληρώθηκε η αναφορά στις τέσσερις σημαντικότερες αγορές. Θα κλείσουμε αυτή την αναφορά με παράγοντες που προβλέπεται να επηρεάσουν την αγορά των ferries για την παρούσα δεκαετία, την δεκαετία του 1990²².

- α. έλλειψη χωρητικότητας σύμφωνης προς τις σύγχρονες ποιοτικές απαιτήσεις ιδιαίτερα στις γραμμές που κυριαρχούνται από την οικονομική θέση (economy-class).
- β. βαθμιαία μείωση της ανάμειξης του κράτους στον τομέα των ferries, αλλά,
- γ. αυστηροί περιορισμοί στη λειτουργία των ferries, λόγω της αναγκαστικής εφαρμογής υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας.

²² NAFTILIAKI, "Mediterranean Passenger Shipping", ειδική έκδοση αρ. 2 Οκτώβριος 1990, σελ. 14-15.

- δ. ψηλότερο επίπεδο παρεχόμενων-επί του πλοίου-υπηρεσιών συνδυάζοντας την έννοια της μεταφοράς με αυτής της περιήγησης (κρουαζιέρα).
- ε. πόλεμοι marketing ανάμεσα στις εταιρείες των ferries.
- στ. ενδιαφέρον εκ μέρους μεγάλων τουριστικών εταιρειών ή εκ μέρους εταιρειών επενδύσεων για την είσοδο στις γραμμές των ferries.

1.5.3. Η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στη Βόρεια και Ανατολική Μεσόγειο.

Στο προηγούμενο μέρος, αναφερθήκαμε στα γενικά χαρακτηριστικά που διέπουν στην Αγορά της Μεσογείου, στην συνέχεια θα ασχοληθούμε με κάθε μια χώρα ξεχωριστά, παραθέτοντας τη δύναμη του στόλου, το είδος της πλοιοκτησίας και τις αρχές που διέπουν τη λειτουργία της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών²³.

α. Ιταλία

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Αριθμός σκαφών μεγάλων αποστάσεων | 34 |
| Αριθμός σκαφών μικρών αποστάσεων | 116 |
| Σύνολο | 150 |

Από αυτά 60 σκάφη ανήκουν στην FINMARE (εταιρεία με μεγάλη κρατική συμμετοχή) και 18 στις εταιρείες σιδηροδρόμων.

Οι Ιταλοί πιστεύουν ότι για πολιτικούς, οικονομικούς και στρατηγικούς λόγους, οι μεταφορές από και προς τη Σαρδηνία βασικά και δευτερευόντως την Σικελία, πρέπει να παραμείνουν σε Ιταλικά συμφέροντα. Στα πλαίσια αυτής της αντίληψης η μεταφορά είναι επιδοτούμενη όσον αφορά τους κατοίκους με βάση τον κανόνα "της συνέχισης του εδάφους" (continuation de la territoire) οι δε επιχειρήσεις έχουν την υποχρέωση της παροχής δημόσιας μεταφοράς (δηλαδή συνεχή, συνεπή και κανονισμένη υπηρεσία).

²³ Όλα τα στοιχεία που αφορούν τις χώρες της ΕΟΚ πάρθηκαν από την έκθεση της ΕΟΚ, "Analyses of South European cabotage activities", Ιούνιος 1987.

β. Γαλλία.

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Αριθμός σκαφών μεγάλων αποστάσεων | 6 |
| Αριθμός σκαφών μικρών αποστάσεων | 50 (άνω των 100 GRT) |

Σύνολο 56

Όλα τα μεγάλα σκάφη ανήκουν στην SNCM (κρατική εταιρεία θαλάσσιων μεταφορών).

Και στη Γαλλία στη μεγάλη γραμμή (προς Κορσική) ελλείπει ο ανταγωνισμός, υπάρχει μονοπώλιο.

Για διάφορους πολιτικούς, οικονομικούς στρατηγικούς λόγους και κυρίως τον "κανόνα της συνέχισης του εδάφους" η κίνηση από και προς την Κορσική είναι επιδοτούμενη. Και στην περίπτωση της Γαλλίας, πιστεύουν ότι οι ακτολικές μεταφορές πρέπει να παραμείνουν σε Γαλλικά συμφέροντα.

γ. Ισπανία.

| | |
|-----------------------------------|----|
| Αριθμός σκαφών μεγάλων αποστάσεων | 20 |
| Αριθμός σκαφών μικρών αποστάσεων | 12 |

Σύνολο 32

Η Κρατική Transmediterranea κατέχει τα 30 από τα 32 σκάφη που εξυπηρετούν τις επιβατικές γραμμές. Η θέση του Ισπανικού Κράτους είναι ότι τα αναγκαία ψηλά επίπεδα ασφαλείας μπορούν να εξασφαλισθούν μόνο με την Ισπανική παρουσία στις τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών. Αυτή η άποψη εντοπίζεται στις συνδέσεις των Κανάριων νησιών, των Βαlearίδων, και των περιοχών της Βόρειας Αφρικής Ceuta και Melilla.

δ. Πορτογαλία.

Η γραμμή που συνδέει την Πορτογαλία με την Μαδέρα και τις Αζόρες δεν εξυπηρετείται πλέον από τα πλοία τακτικών γραμμών παρά μόνον αεροπορικώς. Έτσι στην Πορτογαλία υπάρχουν μόνον μικρής απόστασης συνδέσεις. Η διαδρομή Λισσαβώνα -Barreiro διάρκειας 30' που εξυπηρετείται από 8 σκάφη που ανήκουν στην Κρατική επιχείρηση Σιδηροδρόμων, και 23 μικρότερα σκάφη που εξυπηρετούν τις ημερήσια πολυσύχναστες διαδρομές του ποταμού Τάγου.

Για να δειχθεί το μέγεθος της Ακτοπλοΐας των Μεσογειακών χωρών μελών της ΕΟΚ, παραθέτουμε τους πίνακες 1.5.3.1. και 1.5.3.2. όπου διαχωρίζεται η Ακτοπλοΐα, σε μικρή και μακρά ανάλογα με το μήκος των γραμμών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5.3.1.

| ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ στις χώρες της Ν. Ευρώπης τα έτη 1984/5 στις | | |
|--|-------------------|--|
| ΧΩΡΑ | ΑΡ. ΕΠΙΒΑΤΩΝ | ΓΡΑΜΜΕΣ |
| ΕΛΛΑΔΑ* | 3.200.000 | Αργοσαρωνικού 80%, παράκτιες 10%, Πελοποννήσου (10%) |
| ΙΤΑΛΙΑ | 14.200.000 | Τοπικές Σαρδηνίας (16%), Στενά Μεσσίνας (31%) Κάπρι (27%), Ελβα (14%), τοπικές Σικελίας (9%) |
| ΓΑΛΛΙΑ | 9.400.000 | κυρίως παράκτιες |
| ΙΣΠΑΝΙΑ | 1.100.000 | παράκτιες 9% διανησιωτικές (91%) |
| ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ | 12.600.000** | Λισσαβώνα - Μπαρέϊρο |
| ΣΥΝΟΛΟ | 40.500.000 | |

* εξαιρούνται οι μικρές πορθμιακές γραμμές Πέραμα-Σαλαμίνα, Ρίο-Αντίρριο

** εξαιρούνται οι μετακινήσεις των συνδέσεων του ποταμού Τάγου

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5.3.2.

| ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ στις χώρες της Ν. Ευρώπης τα έτη 1984/5 στις γραμμές μακράς ακτοπλοΐας | | |
|--|-------------------|--|
| ΧΩΡΑ | ΑΡ. ΕΠΙΒΑΤΩΝ | ΓΡΑΜΜΕΣ |
| ΕΛΛΑΔΑ | 4.800.000 | Όλες πλην Αργοσαρωνικού, Πελοποννήσου και παρακτίων |
| ΙΤΑΛΙΑ | 3.900.000 | προς Σαρδηνία (81%), μακράς απόστασης Σικελίας (16%) και άλλες |
| ΓΑΛΛΙΑ | 1.200.000 | προς Κορσική |
| ΙΣΠΑΝΙΑ | 3.700.000 | προς Βαλεαρίδες (30%), Βόρεια Αφρική (69%), Κανάριους |
| ΣΥΝΟΛΟ | 13.600.000 | |

Πηγή: EEC, Analyses of South European Cabotage Activities, June 1987.

Η ανάλυση των πινάκων δείχνει ότι το μέγεθος των διακινούμενων επιβατών είναι ιδιαίτερα μεγάλο (54.100.000 αν αθροίσουμε και τις δύο κατηγορίες). Περισσότερο όμως ενδεικτικός είναι ο δεύτερος πίνακας, αυτός της μακράς Ακτοπλοΐας. Παρατηρούμε ότι η Ελλάδα διακινεί γύρω στο 35% του συνόλου των μεταφερόμενων επιβατών άρα αναγορεύεται σε "πρωταγωνιστή" αυτής της αγοράς. Η Ισπανία και η Ιταλία μοιράζονται γύρω στα 28% και η Γαλλία με το μικρότερο μερίδιο περίπου 9%.

Τέλος θα κάνουμε μια μικρή αναφορά στην Τουρκία. Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές της Τουρκίας είναι οργανωμένες υπό την κρατική εταιρεία ΤΜΟ (Turkish Maritime Organisation), οι στόχοι της οποίας είναι μη-κερδοσκοπικοί. Ο κύριος όγκος των επιβατών κινείται στο Βόσπορο στη θάλασσα του Μαρμαρά, και τον κόλπο της Σμύρνης.

Ο αριθμός των μετακινούμενων είναι περίπου 125.000.000 και 3.000.000 οχήματα²⁴. Πρέπει όμως να διευκρινισθεί ότι στην πλειοψηφία πρόκειται για μικρές αποστάσεις και για την κάλυψη αναγκών καθημερινής μετακίνησης των κατοίκων της Κωνσταντινούπολης. Ο στόλος αποτελείται από 30 μεγάλα σκάφη και σημαντικό αριθμό μικρών σκαφών που εξυπηρετούν τις γραμμές Βοσπόρου και Μαρμαρά και 8 σκάφη που εξυπηρετούν τον Κόλπο της Σμύρνης. Μετά από την αναφορά στη Διεθνή Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, θεωρήσαμε απαραίτητο να παραθέσουμε τον πίνακα 1.5 με τα στοιχεία των ακτοπλοϊκών πλόων ανά χώρα, προκειμένου να έχουμε γενική εικόνα της Διεθνούς κατάστασης.

²⁴ Naftiliaki, "Mediterranean Passenger Shipping", ο.π. σελ. 65

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4
Στοιχεία Ακτοπλοϊκών Στόλων ανά χώρα

| Χώρα | αριθμός | ηλικία | GRT | επιβάτες | κλίνες | οχήματα |
|--------------------------|---------|--------|---------|----------|--------|---------|
| Αλγερία | 5 | 73 | 43,406 | 4,855 | 2,077 | 987 |
| Αυστραλία | 3 | 74 | 22,808 | 1,253 | 850 | 536 |
| Μπαχρέϊν | 10 | 73 | 64,177 | 11,152 | 2,833 | 3,373 |
| Βέλγιο | 5 | 75 | 29,497 | 6,700 | 608 | 1,930 |
| Βερμούδες | 1 | 75 | 12,343 | 800 | 747 | 240 |
| Μπαρμπάντος | 8 | 80 | 151,868 | 12,700 | 6,644 | 3,701 |
| Καναδάς | 31 | 70 | 252,531 | 30,944 | 752 | 6,872 |
| Κύπρος | 15 | 65 | 91,768 | 15,346 | 6,364 | 2,869 |
| Γερμανία | 3 | 74 | 12,614 | 3,068 | 132 | 460 |
| Δανία | 44 | 74 | 270,059 | 48,689 | 6,457 | 8,963 |
| Β' Νηολόγιο | 3 | 73 | 39,987 | 3,864 | 3,582 | 1,090 |
| Ντουμπαΐ | 1 | 60 | 2,235 | 1,000 | 0 | 85 |
| Αιγύπτος | 5 | 69 | 21,463 | 4,062 | 1,804 | 762 |
| Ιρλανδία | 3 | 76 | 25,048 | 4,600 | 2,686 | 1,034 |
| Φινλανδία | 16 | 79 | 341,734 | 28,530 | 20,174 | 6,500 |
| Γαλλία | 23 | 76 | 218,515 | 33,428 | 10,955 | 8,167 |
| Μ. Βρετανία | 59 | 79 | 425,587 | 52,981 | 7,559 | 13,871 |
| Ελλάδα | 64 | 58 | 333,841 | 71,665 | 17,133 | 14,349 |
| Χόνγκ-Κονγκ | 1 | 67 | 4,369 | 1,311 | 568 | 230 |
| Ινδία | 2 | 78 | 5,535 | 1,320 | 180 | 255 |
| Ινδοκίνα | 1 | 87 | 2,688 | 500 | 0 | 55 |
| Β' Νηολ/γιο Μ. Βρετανίας | 1 | 67 | 3,761 | 1,200 | 70 | 155 |
| Ιταλία | 82 | 75 | 398,154 | 85,557 | 15,386 | 14,712 |
| Ιαπωνία | 159 | 78 | 900,974 | 122,858 | 5,152 | 10,233 |
| Λιβερία | 5 | 78 | 64,118 | 9,574 | 2,639 | 2,420 |
| Λιβύη | 3 | 73 | 19,576 | 1,779 | 1,568 | 544 |
| Μαλαισία | 6 | 60 | 19,011 | 7,215 | 760 | 735 |
| Μαρόκο | 4 | 74 | 24,110 | 3,438 | 740 | 648 |
| Μαυριτανία | 1 | 70 | 8,093 | 1,040 | 702 | 250 |
| Μεξικό | 6 | 69 | 30,019 | 3,884 | 942 | 1,104 |
| Ολλανδία | 16 | 76 | 125,731 | 19,098 | 3,372 | 3,533 |

| Χώρα | αριθμός | ηλικία | GRT | επιβάτες | κλίνες | οχήματα |
|------------------------|---------|--------|-----------|----------|---------|---------|
| Νορβηγία | 20 | 77 | 106,270 | 15,694 | 5,595 | 4,244 |
| Νέα Ζηλανδία | 2 | 79 | 13,175 | 1,885 | 0 | 170 |
| Παναμάς | 23 | 70 | 117,521 | 23,165 | 6,624 | 4,075 |
| Φιλιππίνες | 4 | 71 | 15,653 | 3,425 | 33 | 305 |
| Πολωνία | 6 | 73 | 36,863 | 5,933 | 2,446 | 1,395 |
| Πορτογαλία | 1 | 64 | 1,613 | 600 | 0 | 90 |
| Λ.Δ. Κίνας | 6 | 71 | 30,705 | 4,386 | 1,426 | 694 |
| Σαουδική Αραβία | 3 | 64 | 10,861 | 2,750 | 136 | 475 |
| Σιγκαπούρη | 1 | 73 | 9,081 | 832 | 0 | 66 |
| Ν. Κορέα | 5 | 73 | 22,746 | 3,435 | 0 | 217 |
| Ισπανία | 18 | 75 | 97,002 | 19,066 | 6,407 | 3,526 |
| Συρία | 1 | 54 | 1,991 | 581 | 0 | 70 |
| Σουηδία | 32 | 77 | 480,983 | 50,089 | 24,859 | 10,905 |
| Ταϊβάν | 1 | 89 | 8,000 | 1,200 | 60 | 50 |
| Τρινιδάδ | 2 | 79 | 6,830 | 1,300 | 50 | 245 |
| Τυνησία | 1 | 78 | 11,179 | 1,150 | 860 | 350 |
| Τουρκία | 9 | 78 | 49,983 | 6,544 | 2,402 | 988 |
| Σ.Ενωση | 14 | 77 | 148,081 | 3,426 | 360 | 744 |
| Ουρουγουάη | 1 | 71 | 1,512 | 503 | 0 | 40 |
| ΗΠΑ | 26 | 64 | 61,599 | 32,210 | 1,022 | 2,899 |
| Βενεζουέλα | 6 | 72 | 15,967 | 7,100 | 80 | 782 |
| Βιετνάμ | 1 | 61 | 7,019 | 577 | 501 | 120 |
| Πρώην Γιουγκοσλαβία | 9 | 70 | 24,554 | 7,090 | 1,311 | 962 |
| Σύνολο | 778 | 73 | 5,244,748 | 787,352 | 177,588 | 143,985 |

Πηγή: Guide 89, Plus 2 Ferry Consultation, Halmstad, Sweden, 1989.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

2.1. Εισαγωγή

Σε απόλυτη συνέχεια με το προηγούμενο κεφάλαιο, που αναφερόταν στην Υπάρχουσα Κατάσταση της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα, βρίσκεται η αναφορά στο Θεσμικό Πλαίσιο που διέπει την ακτοπλοϊκή δραστηριότητα στην Ελλάδα. Όπως έχει γίνει ήδη φανερό, ιδιαίτερα στην ιστορική διαδρομή που παρουσιάσαμε, το Κράτος έχει μια μόνιμη ενασχόληση με τα ακτοπλοϊκά θέματα και μια μακρά παράδοση παρεμβάσεων. Η τελική έκφραση αυτής της παρέμβασης φαίνεται καθαρά από τους "κανόνες" που περιέχονται στον ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (Κ.Δ.Ν.Δ.)¹ ή σε διάφορα Προεδρικά Νομοθετικά Διατάγματα καθώς και σε Υπουργικές Αποφάσεις.

Σκοπός του Κεφαλαίου αυτού είναι να ασχοληθούμε με το σύνολο των διατάξεων που αρκετά εκτεταμένα προσδιορίζουν τη δράση των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων διότι φρονούμε ότι τελικά αυτή η οικονομική δραστηριότητα "διαμορφώνεται" καθοριστικά από το νομικό πλαίσιο που κάθε φορά ισχύει.

2.2 Ρυθμίσεις που προβλέπονται από τα άρθρα του Κ.Δ.Ν.Δ. και που σχετίζονται με την Ακτοπλοΐα.

Τα άρθρα που αναφέρονται σε θέματα που αφορούν την ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ είναι τα άρθρα 164 έως και 180 του Κ.Δ.Ν.Δ. και βρίσκονται στο Τέταρτο Μέρος που έχει σαν θέμα : Ειδικά Ναυτιλιακά Θέματα και ειδικότερα στο

¹Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το ΝΔ187, δημοσιεύτηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως 261/τεύχος Α' την 3η Οκτωβρίου 1973.

Κεφάλαιο Α' με τίτλο : ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ.

Οι κυριώτερες διατάξεις αυτών των άρθρων προβλέπουν ρυθμίσεις για τα εξής θέματα:

- α) την ηλικία απομάκρυνσης από την ενεργό δράση των ακτοπλοϊκών πλοίων.
- β) το προνόμιο της μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ελληνικών λιμένων (προστατευτισμός, cabotage).
- γ) τις κατηγορίες των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.
- δ) τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία δρομολογήσεων.
- ε) τις δρομολογιακές περιόδους.
- στ) τις κατηγορίες και τον τρόπο καθορισμού δρομολογιακών γραμμών.
- ζ) τις περιπτώσεις διακοπής των δρομολογίων.
- η) τους όρους επάνδρωσης των πλοίων.
- θ) την διαδικασία του προγραμματισμού, της ετήσιας επιθεώρησης.
- ι) τις άγονες γραμμές και τη διαδικασία μίσθωσης τους.
- κ) τον καθορισμό των ναύλων και τέλος
- λ) τις υποχρεώσεις των εφοπλιστών, των πρακτόρων και των πλοιάρχων.

Από την επιγραμματική και μόνον αναφορά που προηγήθηκε είναι εμφανές ότι το Κράτος παρεμβαίνει σε όλες τις φάσεις της δραστηριότητας της Ακτοπλοΐας, σχεδόν από την ναυπήγηση του ακτοπλοϊκού πλοίου μέχρι και την απομάκρυνσή του, από την άδεια για την εκτέλεση δρομολογίων μέχρι και τον καθορισμό των ναύλων. Το γεγονός αυτό θα γίνει περισσότερο προφανές εφόσον αναλύσουμε συνοπτικά τους συγκεκριμένους κανόνες, που ισχύουν για τα θέματα που προαναφέραμε. Στην ανάλυση που θα επακολουθήσει περιοριζόμαστε στο ισχύον ελληνικό θεσμικό πλαίσιο. Κάνουμε αυτή τη σημαντική κατά τη γνώμη μας παρατήρηση διότι, ο ήδη (από το 1992) ψηφισμένος από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κανονισμός, με

αριθμό 3577/92, θα ανατρέψει σημαντικά στοιχεία του υφιστάμενου εθνικού πλαισίου. Επειδή όμως ο χρόνος εφαρμογής του για την περίπτωση των ελληνικών νησιωτικών ακτοπλοϊκών μεταφορών τοποθετείται στο 2004 θα αναφερθούμε σε αυτόν στο τελευταίο Κεφάλαιο της Διατριβής

2.2.1. Η ηλικία των επιβατηγών πλοίων

Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία² απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με την συμπλήρωση 35ετίας από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθέλकुσή τους. Αυτό ισχύει από το έτος 1973. Η διάταξη θεσπίστηκε διότι τα ατυχήματα που είχαν συμβεί είχαν δημιουργήσει ανησυχία στο επιβατικό κοινό, και είχαν αποδοθεί κύρια στη μεγάλη ηλικία των ακτοπλοϊκών πλοίων. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο συνέβησαν 4 μεγάλα ατυχήματα, με μεγαλύτερο το ναυάγιο του Ε/Γ - Ο/Γ "Ηράκλειο" το 1967 που στοίχισε τη ζωή σε 240 άτομα και προκάλεσε βαθύ τραύμα στο αίσθημα ασφάλειας του συνόλου του Ελληνικού πληθυσμού, όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Ο ορισμός του συγκεκριμένου χρονικού ορίου χωρίς την ταυτόχρονη χρήση κάποιων κριτηρίων δεν είναι εύκολα εξηγήσιμος.

2.2.2 Προνόμιο της μεταφοράς επιβατών μεταξύ Ελληνικών Λιμένων

Το δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει μόνο στα Ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία (προνόμιο ακτοπλοΐας, cabotage). Το προνόμιο της ακτοπλοΐας δόθηκε αποκλειστικά στα ελληνικά πλοία το έτος 1927, και από τότε ισχύει μέχρι σήμερα. Αυτό έγινε διότι κατά τη γνώμη μας θεωρήθηκε ότι οι ξένες εταιρείες λειτουργούσαν κάτω από ευνοϊκότερες συνθήκες δεδομένων των επιδοτήσεων που έπαιρναν από τα κράτη τους αλλά και λόγω της υπερπροσφοράς ακτοπλοϊκής χωρητικότητας

²"Επιβατηγό Πλοίο". Κάθε πλοίο (περιλαμβανομένων των οχηματαγωγών), το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες. (Π.Δ. 814/74).

που χαρακτήρισε την περίοδο μετά το 1922.

2.2.3 Διακρίσεις ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

Τα ελληνικά επιβατηγά διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με την κατηγορία στην οποία κατατάσσονται, και καθορίζεται και το καθεστώς της χρησιμοποίησής τους για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τα επιβατηγά πλοία κατανέμονται σε κατηγορίες ανάλογα με :

- α. τον τόπο και τον χρόνο της ναυπήγησής τους και τον φορέα δανειοδότησης της ναυπήγησης αυτής, πιθανά διότι ευνοούνται τα ναυπηγημένα σε ελληνικά ναυπηγεία.
- β. τον χρόνο εισόδου στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.
- γ. την ολική ή μερική συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές που τίθενται από το Υ.Ε.Ν. (Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων)

2.2.4. Διαδικασία προϋποθέσεις & όροι δρομολογήσεων.

Βασική προϋπόθεση της αίτησης για δρομολόγηση, είναι η ύπαρξη του απαιτούμενου Πιστοποιητικού Ασφαλείας³. Οι δρομολογήσεις σε κάθε γραμμή θεωρητικά καθορίζονται με βάση την ανάλυση και τις εκτιμήσεις των συγκοινωνιακών αναγκών που προκύπτουν από την ανάλυση:

- 1) των στατιστικών στοιχείων κίνησης (αναδρομικών ή μελλοντικών) συνήθως αναδρομικών

³Το Πιστοποιητικό Ασφαλείας ανήκει στα "αναγκαία" Ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Εκδίδεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων. Προκειμένου να εκδοθεί θεωρείται ότι απαιτείται επιθεώρηση από πλευράς :

α) Ναυπηγικής β) Μηχανολογικής γ) Ηλεκτρολογικής δ) Ναυτιλιακής ε) Τηλεπικοινωνιακής
στ) Υγειονομικής ζ) Γενικής ασφαλείας πλοίου και επιβαίνοντων. Ειδικά για τα επιβατηγά, η επιθεώρηση αυτή γίνεται μετά τον χαρακτηρισμό τους σαν επιβατηγά.

- 2) των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης δρομολογιακής γραμμής (μιλλιομετρική απόσταση ή οποιοδήποτε άλλο πραγματικό στοιχείο).

Οι δρομολογήσεις σε κάθε γραμμή διενεργούνται με βάση τα προσόντα των προσφερόμενων πλοίων:

- α. μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες και οχήματα.
- β. ηλικία
- γ. ταχύτητα
- δ. δυνατότητα ασφαλούς κατάπλου ή προσόρμησης, στους λιμένες της δρομολογιακής γραμμής⁴, χωρίς την λήψη ιδιαίτερων μέτρων.

Χρησιμοποιώντας τα πιο πάνω κριτήρια, θεωρητικά, προτιμούνται τα πλοία τα οποία διαθέτουν τα περισσότερα από αυτά, η πράξη όμως δεν επιβεβαιώνει πάντοτε αυτή την αρχή.

Σε περίπτωση ιδίων προσόντων, προτιμούνται τα πλοία τα οποία ναυπηγήθηκαν ή στοιχειωδώς μετασκευάστηκαν, στην Ελλάδα καθώς και αυτά που δανειοδοτήθηκαν από εθνικούς πιστωτικούς φορείς μετά από συνηγορία του Υπουργείου Ε.Ν. (Π.Δ. 684/76).

Οι δρομολογήσεις διακρίνονται σε :

- α) τακτικές, δηλαδή αυτές που αφορούν εκτέλεση δρομολογίων σ' όλη τη διάρκεια μιας περιόδου (χειμερινής, καλοκαιρινής ή ετησίας)
- β) έκτακτες, δηλαδή, αυτές που αφορούν εκτέλεση δρομολογίων μετά την αρχή μιας περιόδου
- γ) περιοδικές, δηλαδή, αυτές που αφορούν δρομολογήσεις πολύ μικρής διάρκειας

Οι περισσότερες περιπτώσεις δρομολόγησης πλοίων και καθορισμού δρομολογίων υπόκεινται σε έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

⁴*δρομολογιακή γραμμή. Η σειρά των λιμένων ή σημείων προσέγγισης του επιβατηγού πλοίου για την εξυπηρέτηση της μεταφοράς επιβατών ή και πληρωμάτων*. ΠΔ 817/74.

μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) της οποίας η σύνθεση και οι αρμοδιότητες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν. και συχνά διαφοροποιείται.

2.2.5. Δρομολογιακές Περίοδοι.

Οι δρομολογιακές περίοδοι είναι τρεις:

- χειμερινή: από 1η Νοεμβρίου μέχρι 31η Μαρτίου
- θερινή: από 1η Απριλίου μέχρι 31η Οκτωβρίου
- ετήσια: αυτή που περιλαμβάνει μια χειμερινή και μια θερινή περίοδο δηλ. 12 μήνες.

Αυτός ο διαχωρισμός έχει μεγάλη σημασία δεδομένης της εποχικότητας που εμφανίζει η κίνηση, αφού το ΥΕΝ για τον καθορισμό των θερινών δρομολογίων δίνει προτεραιότητα στα πλοία που κινήθηκαν κατά την προηγούμενη χειμερινή περίοδο και αυτό το θεωρούμε πολύ σωστό στο μέτρο που συμβαίνει.

2.2.6 Κατηγορίες και τρόπος καθορισμού δρομολογιακών γραμμών.

Με βάση το ΠΔ 814/74 και το ΠΔ 338/83, οι βασικές κατηγορίες δρομολογιακών γραμμών ορίζονται ως εξής:

- α) κύριες δρομολογιακές : αυτές που συνδέουν δύο (2) τουλάχιστον λιμένες, με αφετηρία τον Πειραιά, και που εκτείνονται σε περισσότερους από ένα (1) Νομούς. Π.χ. Πειραιά - Κρήτης.
- β) δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές: αυτές που συνδέουν δύο (2) τουλάχιστον λιμένες, με αφετηρία εκτός από το λιμάνι του Πειραιά, και που εκτείνονται σε περισσότερους από ένα (1) Νομούς. π.χ. Ραφήνα-Ανδρος Τήνος.
- γ) τοπικές δρομολογιακές γραμμές: αυτές που συνδέουν δύο (τουλάχιστον) λιμένες, διακρίνοντας τις εξής περιπτώσεις:
 - 1) απόσταση μεταξύ τους, μέχρι 3 ναυτικά μίλια, και

μέσα στα όρια ενός νομού.

- 2) απόσταση μεταξύ τους, περισσότερο από 3 μίλλια ναυτικά μίλλια και μέσα στα όρια ενός νομού.
- 3) απόσταση μεταξύ τους περισσότερο από 3 ναυτικά μίλλια και μέσα στα όρια του ίδιου νομού, καθόσον υπάρχει και άλλη κύρια ή δευτερεύουσα γραμμή που να συνδέει τα αυτά σημεία.

- δ) η γραμμή Αργοσαρωνικού: αυτή που συνδέει το λιμάνι του Πειραιά με τα λιμάνια Αίγινας - Μεθάνων- Πόρου - Υδρας - Ερμιόνης - Σπετσών - Πόρτο Χελίου και του Λεωνιδίου.

Αρμόδιοι Φορείς για την δρομολόγηση πλοίων και τον καθορισμό δρομολογίων σ' αυτές τις δρομολογιακές γραμμές είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Αιγαίου (με βάση μεταγενέστερες διατάξεις του 1973), και οι τοπικές Λιμενικές Αρχές. Συμβουλευτικό ρόλο έχουν και οι Αρχές Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Κοινότητα, Νομαρχία), οι οποίες όμως φαίνεται ότι κάποιες φορές παραβλέπονται αν κρίνουμε από τις συχνές κινητοποιήσεις νησιωτικών πληθυσμών, οι οποίες σχετίζονται με τον καθορισμό των δρομολογίων από και προς τα νησιά.

Η μορφή του δικτύου που σχηματίζεται από τις γραμμές που προβλέπει ο νόμος, είναι βασικά ακτινωτή με κέντρο κυρίως το λιμάνι του Πειραιά. Οι δε προβλεπόμενες συνήθως πολυάριθμες προσεγγίσεις προκαλούν ιδιαίτερα εκτεταμένες γραμμές. Αυτή η μορφή του δικτύου πιστεύουμε ότι δεν περιέχει τη μέγιστη δυνατή ποιότητα ούτε στους κατοίκους των νησιών, ούτε στους επισκέπτες. Από την πλευρά της εκμετάλευσης των πλοίων ο μεγάλος αριθμός των προσεγγίσεων αυξάνει το λειτουργικό τους κόστος. Μια κατά το δυνατόν περισσότερο "αποκεντρωμένη" μορφή δικτύου θα εξυπηρετούσε καλύτερα και τους επιβάτες και τις εταιρείες.

2.2.7. Διακοπή δρομολογίων

Με βάση τον ΚΔΝΔ, διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται, μετά από έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στις εξής

περιπτώσεις:

- α) για ετήσια επιθεώρηση του πλοίου⁵
- β) για αποκατάσταση ζημιάς ή βλάβης
- γ) για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή των λεβήτων.
- δ) για λόγους εξαιρετικής ανάγκης ή ανώτερης βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας (π.χ. δυσμενείς καιρικές συνθήκες, έκτακτη επιθεώρηση, καθαρισμός, έκτακτες εργασίες συντήρησης κ.λ.π.).

Η διακοπή δρομολογίων ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο είναι ένα θέμα που ιδιαίτερα ενδιαφέρει τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις γιατί συναρτάται με τη μείωση του συνολικού κόστους. Αυτός είναι ο λόγος που το χειμώνα διαπιστώνονται αρκετά παρατεταμένες ακινησίες πλοίων με επακόλουθο το σημαντικό περιορισμό των δρομολογίων και τις δικαιολογημένες διαμαρτυρίες των κατοίκων, κυρίως των μικρών νησιών.

2.2.8. Επάνδρωση πλοίων

Ο εφοπλιστής⁶ είναι υποχρεωμένος να διατηρεί το πλοίο το οποίο δρομολογείται σε τακτική ή έκτακτη δρομολόγηση, επανδρωμένο πλήρως, με βάση τις διατάξεις για οργανική σύνθεση του πληρώματος, τόσο την θερινή δρομολογιακή περίοδο όσο και την χειμερινή δρομολογιακή περίοδο, εφόσον το πλοίο εκτελεί πλόες. Η υποχρεωτική σύνθεση του πληρώματος καθ'όλη τη διάρκεια του έτους και ιδιαίτερα αυτή του "ξενοδοχειακού" πληρώματος είναι αντικείμενο διαφωνιών εκ μέρους των εφοπλιστών, διότι η χαμηλή κίνηση του χειμώνα παράλληλα με την παρουσία μεγάλου αριθμού,

⁵ Η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για την έγκριση της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου θεωρητικά εκδίδεται μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ).

⁶ "Εφοπλιστής" Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο εκμεταλλεύεται, πλοίο που ανήκει σε άλλον (ΠΔ 684/76).

κατά τη γνώμη μας, πληρώματος, που σχετίζεται με την παροχή ξενοδοχειακών υπηρεσιών, αυξάνει δυσανάλογα το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας. Αυτός είναι ο βασικός λόγος που επιδιώκουν με κάθε τρόπο την Αδεια του Υπουργού Ε.Ν. για παρατεταμένη ακινησία, δεδομένου ότι τότε οι περισσότερες εταιρείες, απολύουν σχεδόν το σύνολο του πληρώματος.

2.2.9. Αγονες γραμμές

Οι άγονες γραμμές είναι δρομολογιακές γραμμές πλοίων που παρουσιάζουν χαμηλή κίνηση, και έτσι δεν προκαλούν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για δρομολόγηση πλοίων⁷.

Οι άγονες γραμμές ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του μεταφορικού τους έργου διακρίνονται σε:

- α) Κύριες άγονες γραμμές: αυτές που εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή και των δύο.
- β) Αγονες ταχυδρομικές γραμμές: αυτές που εξυπηρετούν την μεταφορά ταχυδρομείου.
- γ) Αγονες τουριστικές γραμμές : αυτές που εξυπηρετούν την τουριστική κίνηση της χώρας.

Το Κράτος μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων, ταχυδρομείου ή τουριστών, συνάπτει συμβάσεις με Έλληνες Εφοπλιστές με αντιπαροχή που καταβάλλεται από το Δημόσιο με σκοπό την εξυπηρέτηση μεταφοράς στις άγονες γραμμές.

Η απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου λαμβάνεται μετά από εισήγηση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Η μίσθωση των άγονων γραμμών γίνεται με Δημόσιο Μειοδοτικό Διαγωνισμό. Οι

⁷ Ο ορισμός της άγονης γραμμής έχει ιδιαίτερη οικονομική σημασία και σε μεγάλο βαθμό καταδεικνύει την ύπαρξη ή μη πριμοδότησης (subsidisation) της βιομηχανίας από το κράτος.

διακηρύξεις του διαγωνισμού γίνονται μετά από γνώμη της ΓΕΑΣ, για τα προσόντα των πλοίων⁸. Οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι αντίθετα με ό τι συμβαίνει για τη δρομολόγηση πλοίων στις "γόνιμες" γραμμές, ο υπολογισμός των προσόντων των πλοίων γίνεται με βάση συγκεκριμένους συντελεστές για τα απαιτούμενα στοιχεία. Ο κατάλογος δε των προσμετρούμενων προσόντων είναι ιδιαίτερα πλήρης. Όμως θα διαπιστώνουμε ότι το μήκος ορισμένων αγόνων γραμμών είναι στην κυριολεξία πάρα-πολύ μεγάλο λόγω του μεγάλου αριθμού προσεγγίσεων, έτσι τελικά η υπηρεσία που προσφέρουν για τα μικρά νησιά αμφισβητείται έντονα από τους ίδιους τους κατοίκους. Κατά την γνώμη μας θα ήταν καλύτερα να αντικατασταθούν από μικρές γραμμές γραμμές που θα συνδέουν συνεπώς και συνεχώς τα μικρά νησιά με το πλησιέστερο "γόνιμο" νησί ή το διοικητικό τους κέντρο, από όπου θα υπάρχει ανταπόκριση για Πειραιά και άλλους προορισμούς.

⁸ Για τον προσδιορισμό των προσόντων των πλοίων, τηρείται ο ακόλουθος υπολογισμός:

- I) Πολλαπλασιάζονται:
- α) Η ταχύτητα (οικονομική) σε μίλλια επί το συντελεστή 1
 - β) Οι κόροι ολικής χωρητικότητας επί τον συντελεστή 0,02
 - γ) Ο αριθμός επιβατών θέρους επί τον συντελεστή 0,02
 - δ) Ο αριθμός υλικών, ανεξάρτητα θέσης, επί συντελεστή 0,04 (σαν κλίνες υπολογίζονται και οι θέσεις DORMITORIES)
 - ε) Τα καθίσματα αεροπορικού τύπου (δεν υπολογίζονται σαν κλίνες σε οποιαδήποτε θέση) επί συντελεστή 0,02
 - στ) Το υπόλοιπο της 35ετίας, προσμετρούμενη κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 524/1970 επί συντελεστή 1 (αρχίζοντας την μέτρηση από την 31η Δεκεμβρίου του έτους καθεκτύσεως τους).
 - ζ) Κάθε m² της χρησιμοποιούμενης για μεταφορά οχημάτων ωφέλιμης επιφάνειας (πλατφόρμας) του πλοίου, επί συντελεστή 0,01 (εφ'όσον στον διαγωνισμό τίθεται σαν όρος η μίσθωση ΕΓ/ΟΓ και εφ'όσον στα λιμάνια της άγονης γραμμής παρέχεται η δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης οχημάτων).
 - η) Κάθε m² της χρησιμοποιούμενης για μεταφορά φορτίων ωφέλιμης επιφάνειας επί 0,04 (εφ'όσον στον διαγωνισμό δεν τίθεται σαν όρος η μίσθωση Ε/Γ-Ο/Γ)
 - θ) για φορτηγά πλοία η μεταφορική σε τόννους ικανότητα του πλοίου επί συντελεστή 0,1.
- II) Στο τέλος αθροίζονται τα επί μέρους γινόμενα και από το σύνολο προκύπτει η βαθμολογική τάξη των προσόντων κάθε πλοίου.
Η ανωτέρω βαθμολογία επαυξάνεται ανά ποσοστό 5% σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει και χρησιμοποιεί σύστημα σταθερωτήρων και εγκατάσταση κλιματισμού.

2.2.10. Καθορισμός ναύλων

Ο ΚΑΝΔ (άρθρο 178) προβλέπει ότι οι ναύλοι κυρίων και δευτερευουσών γραμμών καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν., μετά από γνώμη της ΓΕΑΣ⁹. Στην περίπτωση των τοπικών γραμμών οι ναύλοι καθορίζονται από την αρμόδια Λιμενική αρχή και εγκρίνονται από τον Υπουργό Ε.Ν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο νόμος απαγορεύει "ρητώς" και κατηγορηματικώς την οποιαδήποτε αύξηση ή έκπτωση στις τιμές του ανακοινωθέντος από το Υ.Ε.Ν, ναυλολογίου. Με αυτόν τον τρόπο, πιστεύεται, ότι θα αποκλεισθεί η περίπτωση αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω της προσφοράς μειωμένων τιμών (εκπτώσεων). Η πρακτική αυτή έχει βρει εκτεταμένη εφαρμογή κατά την προπολεμική περίοδο του καταστροφικού ανταγωνισμού. Υπάρχουν μαρτυρίες για εκπτώσεις που έφθαναν σε ποσοστό 70% της αξίας του Ναύλου.

Ενώ όμως καθορίζεται επακριβώς το ύψος του ναύλου¹⁰, το ΥΕΝ και μάλιστα με Υπουργικές Αποφάσεις, "επιτρέπει" - επιβάλλει την μεταφορά ειδικών κατηγοριών επιβατών ή εμπορευμάτων με μειωμένες τιμές. Σ'αυτές τις κατηγορίες περιλαμβάνονται άτομα με ειδικές ανάγκες και οι συνοδοί τους, στρατιώτες ή επαγγελματικές ομάδες, όπως Δημόσιοι Υπάλληλοι,

⁹Με Υπουργικές Αποφάσεις από τον Ιανουάριο του 1992 η ΓΕΑΣ έχει αναμορφωθεί ως εξής:

- 2 μέλη από τον ΕΟΤ, ως εκπρόσωποι των χρηστών
- 2 ναυτιλιακοί ειδικοί, (επί του παρόντος απόστρατοι του Λιμενικού Σώματος και συνταξιούχοι του ΥΕΝ)
- 2 μέλη από το Υπουργείο Αιγαίου
- 2 μέλη από το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών
- ο Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ (ως Πρόεδρος)
- ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ
- ο Διευθυντής της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ
- 6 πλοιοκτήτες (2 από την Ένωση Πλοιοκτητών Επιβατηγών Πλοίων, 2 από την Ένωση Πλοιοκτητών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, 2 από την Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Πλοίων)
- 2 μέλη από το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος
- 2 μέλη από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά

¹⁰εκτός από το ναύλο της Α' Θέσης ο οποίος μπορεί να διαμορφωθεί από τον εφοπλιστή μέχρι ενός σημείου, καθώς τίθεται απλώς ένα όριο σε αναλογία προς το ναύλο Γ'Θέσης.

Στρατιωτικοί, δημοσιογράφοι ή αξιωματούχοι, βουλευτές, Υπουργοί νυν και τένω κ.α. Η προσφορά μειωμένου ναύλου σ'αυτές τις κατηγορίες μπορεί να είναι μέρος κοινωνικής πολιτικής του Κράτους, δεν έχει τύχει όμως σοβαρής κοινωνικής και οικονομικής μελέτης και πολλές φορές μπορεί να είναι και αποτέλεσμα ισχυρών πιέσεων εκ μέρους δυναμικών κοινωνικών ομάδων. Οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι αυτή η πρακτική θα μπορούσε να είναι απαρχή "διαφοροποίησης τιμών" και να εξηγείται οικονομικά (π.χ. οι νέοι) ή κοινωνικά (άτομα με ειδικές ανάγκες) αλλά προς το παρόν είναι ιδιαίτερα ατελής.

Από τις διατάξεις του νόμου εξαιρείται η ολική ναύλωση πλοίου για μεταφορά επιβατών. Το ύψος μιας τέτοιας ναύλωσης διαμορφώνεται με βάση τις συνθήκες της ναυλαγοράς. Το στοιχείο που ελέγχεται από το Υπουργείο, αν πρόκειται για δρομολογημένο πλοίο, είναι η τήρηση των δρομολογίων που εκτελεί.

Στο θέμα της τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών θα επανέλθουμε και θα αναφερθούμε εκτενώς στο Κεφάλαιο 7.

2.2.11. Η άδεια σκοπιμότητας.

Οι εφοπλιστές που ενδιαφέρονται για απόκτηση πλοίων (εκτός από ξύλινα πετρελαιοκίνητα) με σκοπό να τα εντάξουν στην εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποχρεούνται να υποβάλλουν αίτηση στην αρμόδια αρχή δηλαδή προς το Υπουργείο ΕΝ, ζητώντας την χορήγηση άδειας σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση του πλοίου τους, είτε σε κύριες είτε σε δευτερεύουσες γραμμές¹¹. Οφείλουν να περιγράφουν τα κύρια, κατά προσέγγιση χαρακτηριστικά του προς δρομολόγηση πλοίου (κοινό ή Ε/Γ-Ο/Γ, ολική και καθαρή χωρητικότητα, ταχύτητα, έτος ναυπήγησης, μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες κατά θέσεις και συνολικά ή σε οχήματα κατά κατηγορίες) καθώς και τον προβλεπόμενο χρόνο ετοιμότητας για δρομολόγηση. Αυτή η Άδεια Σκοπιμότητας είναι άσχετη με την συνηγορία

¹¹ Με βάση τις διατάξεις του ΠΔ 684/76.

του Υπουργού στην παροχή πιστωτικών ή συναλλαγματικών διευκολύνσεων για την απόκτηση πλοίου.

Πριν την τελική απόφαση του Υπουργού, η αίτηση συζητείται στην ΓΕΑΣ η οποία καταλήγει και σε απόφαση, μη-δεσμευτική όμως για τον Υπουργό. Η ευρύτερη κριτική που υφίσταται η συγκεκριμένη διαδικασία, επικεντρώνεται κατά πρώτον στην φτωχή επιστημονική τεκμηρίωση που συνοδεύει την αίτηση για δρομολόγηση κάποιου συγκεκριμένου πλοίου, κατά δεύτερον στη μη-κατάλληλη σύνθεση της ΓΕΑΣ και κατά τρίτον στην "παντοδυναμία" του Υπουργού Ε.Ν. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η κοινή αντίληψη ότι η λήψη Αδειας Σκοπιμότητας, σχετίζεται με πολιτικές διασυνδέσεις. Στο θέμα της Αδειας Σκοπιμότητας δεδομένου ότι αποτελεί το ισχυρότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών θα επανέλθουμε στο Κεφάλαιο 6, που αφορά την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

2.2.12.Υποχρεώσεις εφοπλιστών, πρακτόρων και πλοίαρχων.

Με Προεδρικά Διατάγματα και με ρυθμίσεις που προβλέπονται από το Νόμο 6059/34 και τον Αναγκαστικό Νόμο 112/36 καθορίζονται θέματα όπως:

- α) η διαδικασία έκδοσης εισιτηρίων
- β) ο ορισμός υπεύθυνου πράκτορα κατά λιμάνι
- γ) ο τύπος των εισιτηρίων, οι όροι και τα στοιχεία που πρέπει να περιέχονται σ'αυτά καθώς και ο τρόπος έκδοσής τους
- δ) οι ευθύνες εφοπιστή, πράκτορα και πλοίαρχου σχετικά με τη διαδικασία έκδοσης, εισιτηρίων και φορτωτικών, όπως και με τον έλεγχο επιβίβασης επιβατών.

Αυτές οι διατάξεις σχετίζονται με πολλά σοβαρά θέματα, όπως η καταβολή των Υπέρ Τρίτων Εισπράξεων που πραγματοποιούν οι Ακτοπλοϊκές Εταιρείες, δεδομένου ότι το εισιτήριο που καταβάλλει ο επιβάτης εκτός του καθαρού Ναύλου περιλαμβάνει (σε ομολογουμένως ψηλό ποσοστό) και ποσά υπέρ τρίτων (ΦΠΑ, ΟΛΠ, ΝΑΤ, Λεμβουχικά). Ένα

άλλο πολύ σημαντικό θέμα είναι αυτό της επιβίβασης υπεράριθμου αριθμού επιβατών (με βάση τα προσόντα του πλοίου). Το φαινόμενο των υπεράριθμων επιβατών παρατηρείται τους θερινούς μήνες αιχμής και συνδέεται ευθέως με το επίπεδο ασφάλειας και κατ'επέκταση με την ποιότητα υπηρεσίας γενικότερα. Όσο και αν κάποιος έχει βραχυχρόνια κέρδη, μακροπρόθεσμα η εικόνα κατάφορτων επιβατικών πλοίων μόνο αρνητικές συνέπειες μπορεί να έχει για την Ακτοπλοΐα στο σύνολό της και βέβαια για τον τουρισμό. Γι'αυτό το λόγο, η άποψη που ευρέως επικρατεί είναι ότι θα πρέπει να επιβάλλονται δυσβάστακτες ποινικές κυρώσεις στους υπεύθυνους (πράκτορες ή εταιρείες) τέτοιες που να αποτρέπουν από αυτές τις πρακτικές. Παράλληλα θα πρέπει να ενταθεί ο έλεγχος από τα αρμόδια Λιμενικά Όργανα και να εγκατασταθεί κατάλληλος εξοπλισμός στους λιμενικούς χώρους εξυπηρέτησης πελατών. Οι ισχύουσες κυρώσεις και τα προβλεπόμενα πρόστιμα κρίνονται ιδιαίτερα ελαφρά και μη ικανά να αποτρέψουν την εμφάνιση αυτού του φαινομένου.

Με την επισήμανση των προβλημάτων που σχετίζονται με την τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο νόμος στους πράκτορες, στους εφοπλιστές και στους πλοιάρχους, ολοκληρώσαμε τη σύντομη παρουσίαση των βασικών σημείων που συναπαρτίζουν το υφιστάμενο Θεσμικό Πλαίσιο λειτουργίας Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα παράλληλα με την προβολή κάποιων κριτικών θέσεων. Στα Κεφάλαια που έπονται πολλές φορές θα χρειαστεί να γίνει εκ νέου αναφορά σε σημεία ή και αρχές του Νομικού Πλαισίου, η κυριαρχία του μας υποχρεώνει σε κάτι τέτοιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

3.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε τη Ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες από τα κύρια αστικά κέντρα και προς τον νησιωτικό χώρο της Ελλάδος. Πρόκειται για έναν ιδιόμορφο, γεωγραφικά χώρο με μεγάλη διασπορά και συνήθως χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, γεγονός τα οποία προσδίδουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στο όλο μεταφορικό πρόβλημα.

Η περιοχή στην οποία αναφερόμαστε, είναι το Αιγαίο, όπου οι μεταφορές αποτελούν σχεδόν αυταπόδεικτα, σε μεγάλο βαθμό υπηρεσία "συνολικής κατανάλωσης"¹. Αυτό σημαίνει ότι η μεταφορική υπηρεσία συνδέεται άρρηκτα με τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες των νησιών που εξυπηρετούν (οι συνηθισμένες χειμερινές απαγορεύσεις απόπλου λόγω αντίξωων καιρικών συνθηκών αποδιαρθρώνουν το σύνολο της ζωής των νησιών ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχουν υποκατάστατα μέσα μεταφοράς εκτός του πλοίου).

Για τη μετακίνηση των επιβατών, από και προς τα νησιά συναντώνται μόνο δύο μορφές μεταφορικών βιομηχανιών ² :

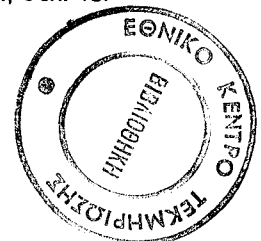
-η Ακτοπλοΐα και

-η Αεροπορία

Εμείς θα ασχοληθούμε με την Ακτοπλοΐα. Αρχικά θα περιγράψουμε τα γενικά χαρακτηριστικά της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και ύστερα

¹ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, " Οικονομική των Μεταφορών", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986, σελ. 14.

² Σαν Μεταφορική Βιομηχανία ορίζεται ένα σύνολο επιχειρήσεων που παράγει ομοίμορφα μια συγκεκριμένη μεταφορική υπηρεσία, Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών" ο.π., σελ. 13.



με βάση τα υπάρχοντα στατιστικά δεδομένα θα προσπαθήσουμε να αναπτύξουμε τις ιδιαιτερότητες της ζήτησης αυτής.

3.2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της Ζήτησης των Ακτοπλοϊκών Επιβατικών Υπηρεσιών.

Οι παράγοντες που προσδιορίζουν τη Ζήτηση³ Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, σε μια δεδομένη περίοδο είναι:

- α) η τιμή (ή το κόστος του χρήστη) δηλαδή το επίπεδο του εισιτηρίου
- β) η ύπαρξη ή μη υποκαταστάτων μέσων μεταφοράς και ο βαθμός υποκατάστασης
- γ) το μέγεθος του πληθυσμού
- δ) το εισόδημα των επιβατών ή χρηστών και η κατανομή του εισοδήματος αυτού
- ε) η ποιότητα της προσφερόμενης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας
- στ) η εποχή του έτους κατά την οποία διεξάγεται η ακτοπλοϊκή σύνδεση

Θα πρέπει να διευκρινίσουμε εδώ ότι θα ασχοληθούμε μόνο με τα οικονομικά χαρακτηριστικά της Ακτοπλοΐας και επομένως το ενδιαφέρον μας θα συγκεντρωθεί κυρίως στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων, δηλ. δεν θα ασχοληθούμε με τη ζήτηση για μεταφορά φορτίων. Και πιο συγκεκριμένα στη προκειμένη περίπτωση θα ασχοληθούμε με τη Ζήτηση για τη μεταφορά επιβατών που χρησιμοποιούν οχήματα και με τη Ζήτηση για μεταφορά κάθε μορφής τροχήλατου μέσου. Με άλλα λόγια με τα κύρια φορτία ενός σύγχρονου οχηματαγωγού⁴. Δεν θα ασχοληθούμε προφανώς με τα πλοία

³Η Ζήτηση για οποιοδήποτε αγαθό ή υπηρεσία, είναι μια συνάρτηση των επιθυμιών των αγοραστών, των εισοδημάτων τους και των τιμών των άλλων αγαθών ή υπηρεσιών. Βλ. Θ.Γκαμαλέτσου, "Θεωρητική Οικονομική", τόμος Α, β' έκδοση, εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Πειραιεύς, 1979, σελ. 60-61

⁴Ένα επιβατηγό οχηματαγωγό είναι ένας τύπος πλοίου που επιτρέπει την ταυτόχρονη μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Τα δε οχήματα εισέρχονται στο πλοίο με τη μέθοδο Roll on-Roll off, δηλαδή κινούμενα πάνω σε τροχούς αυτοκινούμενα ή όχι (ρυμουλκούμενα).

που μεταφέρουν φορτία "χύδην", δηλ. τα ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία. Όπως είναι γνωστόν για το παρόν και το άμεσο μέλλον οι εναέρια μεταφορές δεν αποτελούν υποκατάστατο για τη μεταφορά οχημάτων. Είναι όμως πιθανό τα συμβατικά ακτοπλοϊκά πλοία, να δεχθούν τον ισχυρό ανταγωνισμό των λεγόμενων θαλασσίων "ταχέων μέσων" (fast ferries). Θα αναφερθούμε τώρα συνοπτικά σε καθένα παράγοντα της ζήτησης ξεχωριστά.

3.2.1. Η τιμή του εισιτηρίου

Δεχόμαστε ότι όπως και στην περίπτωση όλων των αγαθών και υπηρεσιών η ζητούμενη ποσότητα αυξάνεται μόνο όταν η τιμή μειώνεται, και αντίστροφα, εφ' όσον βέβαια όλα τα άλλα δεδομένα παραμένουν σταθερά (*ceteris paribus*)⁵. Η τιμή των εισιτηρίων είναι επομένως θεωρητικά ένας σοβαρός προσδιοριστικός παράγοντας της Ζήτησης Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

3.2.2. Η ύπαρξη ή μη υποκαταστάτων μέσων μεταφοράς.

Δεδομένου ότι στην μεταφορική αγορά που μελετάμε εκτός από τα μελετώμενα μεταφορικά μέσα, δηλαδή τα πλοία, υπάρχουν και άλλα μεταφορικά μέσα, δηλαδή αεροπλάνα, επομένως η υποκατάστασή τους βραχυπρόθεσμα θεωρείται δυνατή, βέβαια όπου αυτά συνυπάρχουν.

Η υποκατάσταση, όπου υπάρχει, δημιουργεί αύξηση στην προσφερόμενη μεταφορική χωρητικότητα και συνήθως επιφέρει μείωση των τιμών εισιτηρίων⁶ (όταν αυτά δεν ρυθμίζονται εξωγενώς π.χ. από το Κράτος).

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί η περίπτωση των Υδροπτερυγών και των Catamarans τα οποία δρουν σαν υποκατάστατα και των δύο, δηλαδή πλοίων και αεροπλάνων, σε κοντινές σχετικά αποστάσεις, και κάτω από ορισμένες καιρικές συνθήκες (είναι γνωστό ότι η κίνηση των υδροπτερυγών

⁵Βλ. Θ. Γκαμαλέτσου, "Θεωρητική Οικονομική", ο.π. σελ. 58.

⁶Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π. σελ. 31,32.

περιορίζεται από την παρουσία των ανέμων μεγάλης έντασης, λόγω του υψηλού κυματισμού που αυτοί προκαλούν)⁷.

3.2.3. Το μέγεθος του πληθυσμού.

Είναι αποδεκτό ότι μια αύξηση ή μείωση του πληθυσμού μιας περιοχής μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση ή μείωση της Ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών αντίστοιχα⁸. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι παρόλη τη μείωση του πληθυσμού που παρατηρείται στα νησιά τα τελευταία χρόνια, η ζητούμενη ποιότητα μεταφορικών υπηρεσιών αυξάνεται⁹. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται κυρίως στη μεγάλη τουριστική κίνηση.

3.2.4. Το εισόδημα και η κατανομή του

Το ύψος του εισοδήματος θεωρείται ότι επηρεάζει θετικά τη Ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών και επιδρά στην επιλογή του μεταφορικού μέσου¹⁰. Όσο ψηλότερο είναι το επίπεδο του εισοδήματος, τόσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των ταξιδιών¹¹ που πραγματοποιούνται. Το εισόδημα ασκεί την επίδραση, που αναφέραμε, όταν υπάρχει σχετική ισοκατανομή του εισοδήματος, διότι η Ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών εξαρτάται από τον αριθμό των ατόμων που διαθέτουν κάποιο σχετικά ψηλό εισόδημα¹². Κλασσικό παράδειγμα γι' αυτά που αναφέρουμε για το εισόδημα, θα

⁷ Δεν πρέπει να ξεχνάμε βέβαια, ότι η ταχύτητα της τεχνολογικής προόδου πολλές φορές διαψεύδει πολλές διαψεύδει κάποιες προβλέψεις.

⁸ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π. σελ. 33.
R. Doganis, "Flying-off Course, The Economics of International Airlines", George Allen & Unwin, London, 1985, σελ. 169-170 και
P.C. Stubbs, W.J. Tyson and M.Q. Dalvi, "Transport Economics", George Allen & Unwin, London, 1980, σελ. 43.

⁹ Βλ. Πίνακα στο τέλος του Κεφαλαίου.

¹⁰ Βλ. P.C. Stubbs, W.J. Tyson and M.Q. Dalvi, "Transport Economics", ο.π. σελ. 6-10.

¹¹ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π. σελ. 34-35.

¹² *ibid*

αποτελούσε η σύγκριση με τη μεσοπολεμική περίοδο, όπου το πραγματικό χρηματικό εισόδημα ήταν σαφώς χαμηλότερο από το σημερινό και επομένως και ο αριθμός των ταξιδιών και των διακινούμενων επιβατών προς την πρωτεύουσα ή προς άλλες πόλεις της χώρας ήταν σημαντικά μικρότερος.

Η μελέτη της επίδρασης του εισοδήματος σ'ότι αφορά τη Ζήτηση επιβατικών μεταφορών πρέπει να διαχωριστεί κυρίως σε δυο περιπτώσεις¹³:

- α) -Τη Ζήτηση για λόγους αναψυχής
- β) -Τη Ζήτηση για επαγγελματικούς λόγους

Το εισόδημα που διατίθεται για ταξίδια αναψυχής είναι αυτό που έχει απομείνει μετά την κάλυψη βασικών αναγκών (διατροφή, διαμονή, ένδυση κ.λ.π). Το γεγονός αυτό διαφοροποιεί τη Ζήτηση ανάμεσα στις εισοδηματικές κατηγορίες, ανάλογα με το ύψος του εισοδήματος και το ποσοστό επί τοις εκατό (%) που απαιτεί η κάλυψη αυτών των βασικών αναγκών. Τα χαμηλά εισοδηματικά στρώματα παρουσιάζουν χαμηλή μέχρι μηδαμινή Ζήτηση για ταξίδια αναψυχής. Αυξανόμενου του επιπέδου του εισοδήματος αυξάνεται και η Ζήτηση για μεταφορές για λόγους αναψυχής ή διακοπές¹⁴.

Στην περίπτωση των επαγγελματικών ταξιδιών, το εισόδημα που διατίθεται δεν είναι το προσωπικό εισόδημα, αλλά είναι το εισόδημα της εταιρείας ή μέρος του εθνικού εισοδήματος. Όταν επομένως έχουμε αύξηση των εσόδων ή των κερδών μιας επιχείρησης, παρατηρείται και άνοδος του αριθμού των πραγματοποιούμενων ταξιδιών από τα στελέχη της, στην αντίθετη περίπτωση έχουμε μείωση λόγω της προσπάθειας περιορισμού των δαπανών και ιδιαίτερα αυτών για μετακινήσεις. Η έκταση της μείωσης εξαρτάται οπωσδήποτε και από τη φύση της επιχείρησης. Τέλος πρέπει να σημειώσουμε ότι ο περιοριστικός ρόλος του εισοδήματος υφίσταται σε μεγαλύτερο βαθμό (ελαστικότητα ζήτησης >1) προκειμένου για μεταφορές αναψυχής απ' ότι για μεταφορές που γίνονται για

¹³Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", Prentice-hall, Inc., N.Jersey, 1976, σελ.77.

¹⁴Ibid.

επαγγελματικούς λόγους.

3.2.5. Η Ποιότητα υπηρεσίας

Ένα από τα χαρακτηριστικά της βιομηχανίας των μεταφορών είναι ότι η ποιότητα υπηρεσίας είναι ένας παράγοντας της ζήτησης, με ιδιαίτερη σημασία. Με τον όρο "ποιότητα υπηρεσίας" εννοούμε τη δυνατότητα ενός μεταφορικού μέσου να παρέχει μια εξειδικευμένη μεταφορική υπηρεσία με κάποια ειδικά χαρακτηριστικά¹⁵.

Σαν κύρια συστατικά ή βασικές λειτουργίες της ποιότητας της μεταφορικής υπηρεσίας θεωρούμε:

- α. την ασφάλεια των επιβατών
- β. την ταχύτητα του μεταφορικού μέσου
- γ. τη συχνότητα των δρομολογίων
- δ. τη συνέπεια στις αναχωρήσεις, αφίξεις και στο χρόνο διαδρομής.
- ε. την ακρίβεια σε σχέση με το πρόγραμμα δρομολογίων που έχει ανακοινωθεί
- στ. τη δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών δρομολογίων σε περίπτωση που εκδηλώνεται αδυναμία εκτέλεσης του συγκεκριμένου δρομολογίου.

Ειδικά για την περίπτωση των επιβατικών μεταφορών μπορούμε επίσης να προσθέσουμε και άλλα συστατικά στοιχεία της ποιότητας της μεταφορικής υπηρεσίας όπως: άνεση, ύπαρξη κλιματισμού, ησυχία, καλός εξαερισμός, δυνατότητα θέας, δυνατότητα απομόνωσης ή και αντίθετα δημιουργία συνθηκών για κοινωνικές επαφές, ύπαρξη καθαρών χώρων και τέλος η προσφορά και άλλων ειδικών υπηρεσιών (άνετοι και καθαροί χώροι ενδιαίτησης & διαμονής, η ύπαρξη υπηρεσιών duty-free, η ποιότητα των γευμάτων κ.λ.π) δηλαδή ένα πλέγμα εξυπηρέτησης από το ειδικό προσωπικό

¹⁵ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", οπ.π. σελ. 35-38.

του πληρώματος.

Η απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσίας διαφέρει φυσικά στα σύντομης διάρκειας ταξίδια διότι οι απαιτήσεις των επιβατών είναι περιορισμένες. Η διάρκεια του ταξιδιού δημιουργεί ζήτηση με αυξημένες απαιτήσεις σε ότι αφορά την ποιότητα υπηρεσίας.

Επίσης υπάρχει διαφορά απαιτήσεων ανάμεσα στις διάφορες κατηγορίες επιβατών δηλ. υπάρχουν κάτοικοι που μετακινούνται, αλλά επίσης υπάρχουν και περιηγητές τουρίστες. Για την πρώτη κατηγορία το ταξίδι είναι κάτι το αναγκαστικό, και πιθανά μη ευχάριστο, ενώ για τη δεύτερη κατηγορία, το ταξίδι αποτελεί μέρος των διακοπών και κατά συνέπεια ο επιβάτης έχει καλή προδιάθεση, αλλά κάνει και σύγκριση με τις δυνατότητες όμοιων υπηρεσιών στη χώρα του.

Οι διαφορετικές απαιτήσεις που τυχόν υπάρχουν είναι ένα γεγονός που δυσκολεύει τον ομοιόμορφη προσέγγιση του προβλήματος της ποιότητας της υπηρεσίας στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Το στοιχείο όμως που καθιστά τα πρόβλημα της ποιότητας πολύπλοκο είναι το γεγονός ότι διαφοροποιείται η ζήτηση σε διαφορετικές εποχές του έτους και όπως είναι φυσικό υπάρχει αλληλοεπίδραση μεταξύ κόστους παραγωγής, υπηρεσιών σε περιόδους αιχμής και της αντίστοιχης ποιότητας υπηρεσίας. Ψηλά επίπεδα ζήτησης (συναρτώμενα με δεδομένη χωρητικότητα) προκαλούν υπερπληρότητα με όλα τα επακόλουθα που αυτή προκαλεί όπως είναι η ελαχιστοποίηση της ασφάλειας, η έλλειψη άνεσης, οι καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις κ.α.

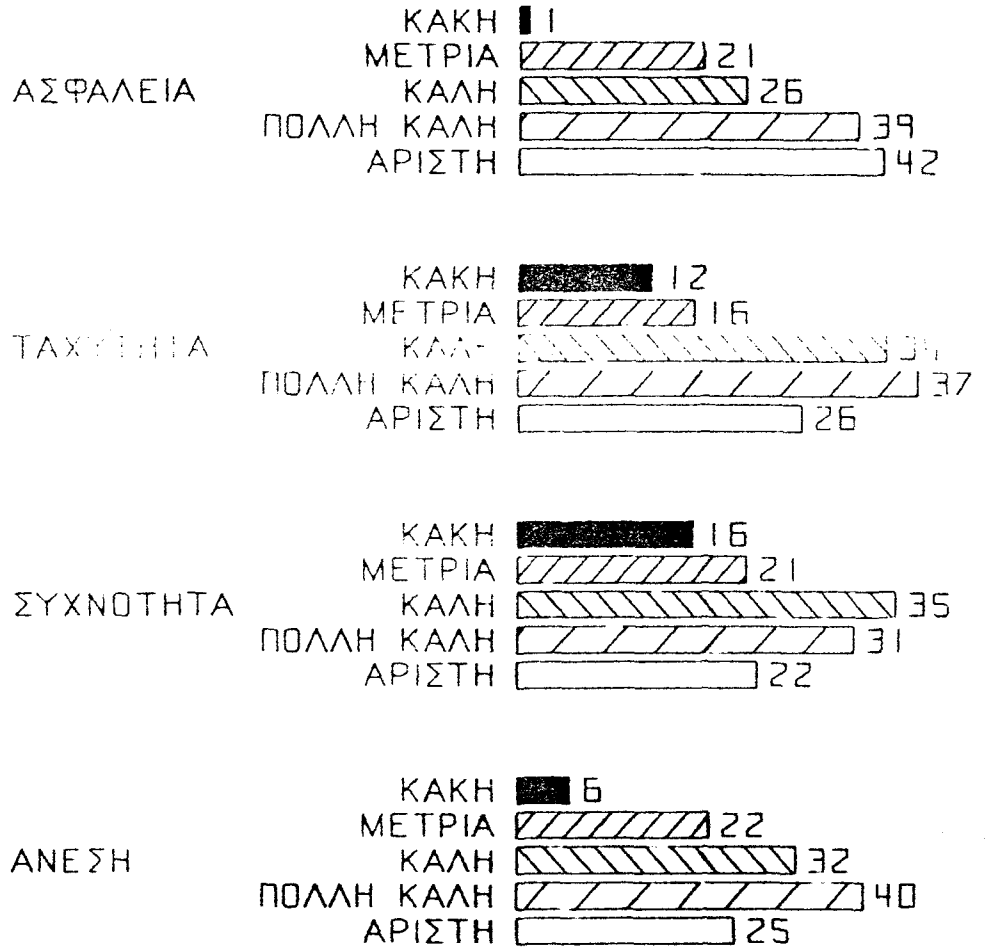
Τα χαμηλά επίπεδα ζήτησης από την άλλη πλευρά επηρεάζουν επίσης αρνητικά την ποιότητα υπηρεσίας (π.χ. την συχνότητα των δρομολογίων). Η συχνότητα των δρομολογίων που αποτελεί βασικό στοιχείο της ποιότητας υπηρεσίας, για λόγους κόστους, βρίσκεται σε μη ικανοποιητικό επίπεδο σε περιόδους χαμηλής ζήτησης. Θα πρέπει να τονίσουμε επίσης, ότι καθώς η αγορά που μελετάμε έχει χαρακτηριστικά ολιγοπωλίου, έχει τη δυνατότητα να περιορίζει το επίπεδο της ποιότητας υπηρεσίας που παρέχεται, δεδομένης της αδυναμίας των χρηστών να αντιδράσουν.

Τέλος θα επισημάνουμε ότι η αλληλεπίδραση ζήτησης και ποιότητας υπηρεσίας είναι ισχυρή, με σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Πρέπει να προσθέσουμε σε ένα στοιχείο επιπλέον, δεδομένου ότι πρόκειται για υπεραστικά ταξείδια, τα στοιχεία της ποιότητας υπηρεσίας συνδέονται κύρια και με την έννοια της αξίας του χρόνου του χρήστη.

Η ποιότητα υπηρεσίας, παρ'όλη την τεχνολογική εξέλιξη (μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων, συντόμευση του χρόνου ταξιδιού) παραμένει ανοικτό θέμα τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αυτό συμβαίνει διότι είναι το βασικό θέμα στο οποίο εντοπίζεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων αλλά και το πεδίο όπου πραγματοποιούνται πολλές παρεμβάσεις εκ μέρους κρατικών και διεθνών οργάνων.

Για να διαμορφώσουμε μια σχετική άποψη για το επίπεδο της ποιότητας υπηρεσίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών όπως αυτό κρίνεται από τους χρήστες των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, συμπεριλάβαμε ανάλογο ερώτημα στο ερωτηματολόγιο που διακινήσαμε στη διάρκεια της έρευνας πεδίου που πραγματοποιήσαμε. Το ερώτημα περιελάμβανε αξιολόγηση της ασφάλειας, της ταχύτητας, της συχνότητας και της άνεσης. Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των απαντήσεων φαίνονται στο διάγραμμα 3.2.5. που ακολουθεί.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.5.
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ



Διαπιστώνουμε ότι από τα στοιχεία της ποιότητας υπηρεσίας η ασφάλεια, εμφανίζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση "άριστων" κρίσεων και σχεδόν μηδενική "κακή" κρίση. Αυτό είναι αρκετά σημαντικό διότι δείχνει ότι τα "τραυματα" του παρελθόντος σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων έχουν επουλωθεί. Η ταχύτητα εμφανίζει επίσης καλές αξιολογήσεις αφού

περισσότεροι από τους μισούς ερωτώμενους (71) την χαρακτηρίζουν καλή ή πολύ καλή. Η συχνότητα των δρομολογίων δείχνει το περισσότερο "χαμηλό" στοιχείο της ποιότητας υπηρεσίας, αφού συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό κακών κρίσεων (16) και τον χαμηλότερο αριθμό "αρίστων" κρίσεων(22). Τέλος η άνεση βρίσκεται κατά τη γνώμη των επιβατών που απάντησαν σε ικανοποιητικά επίπεδα αφού η πλειοψηφία (72) την χαρακτήρισαν καλή ή πολύ καλή και ένας πολύ μικρός, αριθμός την βρίσκει κακή (6).

Πρέπει να σημειώσουμε βέβαια ότι η έρευνα δεν έγινε σε περίοδο μεγάλης αιχμής, γεγονός που θα επιβάρυνε τα επίπεδα της παρεχόμενης άνεσης. Τέλος θα θέλαμε να σχολιάσουμε δύο σημεία των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης της ποιότητας υπηρεσίας. Πρώτον, το γεγονός ότι η συχνότητα θεωρείται ότι βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα ίσως να είναι αποτέλεσμα του φαινομένου του "νησιωτισμού" ((insularism) που χαρακτηρίζει τους κατοίκους των νησιών και προκαλείται από την έλλειψη στέρεης σταθερής και μόνιμης σύνδεσης με τους άλλους τόπους. Αυτή η "ανασφάλεια" επικοινωνίας διογκώνεται βέβαια από τον κακό προγραμματισμό των δρομολογίων (συχνότητα, ώρες αφίξοαναχωρήσεων, ανταπόκρισης κλπ).

Το δεύτερο σημείο είναι οι θετικές αξιολογήσεις του επιπέδου ταχύτητας, δεδομένου ότι με βάση τα στοιχεία της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ, η ταχύτητα των πλοίων στα οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα, είναι 16 κόμβοι και 9 κόμβοι, δηλαδή όχι ιδιαίτερα ψηλή. Αρα η ικανοποίηση των επιβατών σε αυτά τα επίπεδα μας δείχνει χαμηλή αξία χρόνου των απαντούντων το ερωτηματολόγιο, επειδή όμως το δείγμα κρίθηκε ικανοποιητικό θα αποτολμούσαμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι είναι πιθανόν πολλοί από τους χρήστες των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών να "αξιολογούν" το χρόνο τους χαμηλά. Αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο γιατί σχετίζεται κατ'ευθείαν με τα προσόντα του κατάλληλου και αποδοτικού γι'αυτές τις γραμμές, τύπου επιβατικού πλοίου.

Εκτός όμως από τα στοιχεία της ποιότητας της υπηρεσίας, το επίπεδο

των οποίων διερευνήσαμε, πιστεύουμε ότι είναι αναγκαίο να επεκταθούμε και σε ένα άλλο πολύ βασικό στοιχείο, σ' αυτό της συνέπειας των δρομολογίων προς το ανακοινωθέν εβδομαδιαίο πρόγραμμα δρομολογίων. Με τις επιτόπιες παρατηρήσεις που πραγματοποιήσαμε μια εβδομάδα του χειμώνα (Ιανουάριος 1993), και μια εβδομάδα του καλοκαιριού (Ιούλιος 1992)¹⁶, καταλήξαμε στα εξής συμπεράσματα:

Πρώτον, ότι υπάρχει διαφορά στο επίπεδο συνέπειας μεταξύ περιόδου αιχμής (καλοκαίρι) και περιόδου αντιαιχμής (χειμώνας). Αυτό ήταν κάτι το οποίο ανεμένετο.

Δεύτερον, ότι υπάρχουν εταιρείες οι οποίες συστηματικά "παραβιάζουν" το δημοσιευμένο πρόγραμμα. Συγκεκριμένα τώρα για την περίοδο του χειμώνα, παρατηρήσαμε ότι υπήρξαν μικρές καθυστερήσεις, με μέγιστη διάρκεια τα 35'. Ομως διαπιστώσαμε τη μη πραγματοποίηση δρομολογίων από τα προαναγγεθέντα πλοία, πιθανόν λόγω αποδρομολόγησης (για επιθεώρηση, βλάβες, επισκευές, μετασκευές, κλπ), έτσι μερικές φορές τα δρομολόγια εκτελούνται από πλοία διάφορα αυτών που ανεμένετο (συνήθως πρόκειται για πλοία της ίδιας εταιρείας). Αυτή η κατάσταση βεβαίως χαρακτηρίζει χαμηλό επίπεδο συνέπειας και προκαλεί αναστάτωση στο επιβατικό κοινό. Οφείλουμε και πάλι να δηλώσουμε ότι η πρακτική αυτή δεν χαρακτηρίζει το σύνολο των εταιρειών που προσφέρουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Για την περίοδο του καλοκαιριού οι παρατηρήσεις αλλάζουν. Διαπιστώσαμε αρκετά μεγάλες καθυστερήσεις οι οποίες φθάνουν και τις 4 ώρες (π.χ. αναφέρεται απόπλους στις 8.00 και πραγματοποιείται στις 12.00) ή ενώ αναφερόταν απόπλους στις 20.00 γίνεται κατάπλους στις 20.50 και το πλοίο αποπλέει εκ νέου στις 23.00. Το πρόβλημα εντείνεται, πιστεύουμε, από την πραγματοποίηση ταξιδίων express, τα οποία είναι εκτός προγράμματος. Μια ακόμη επισήμανση σχετίζεται με μικρής έντασης καθυστερήσεις, πλην όμως υπαρκτές, που βασική τους αιτία έχουν τις συναναχωρήσεις

¹⁶Βλέπε Παράρτημα 2, όπου βρίσκονται οι καταγραφές αφίξεων & αναχωρήσεων και τα εβδομαδιαία ανακοινωθέντα προγράμματα, στον Ναυτιλιακό Τύπο, μετά από ανακοινώσεις του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.

Η ύπαρξη του φαινομένου της ασυνέπειας κατά τη θερινή περίοδο οφείλεται βασικά σε υπεραισιόδοξες προβλέψεις του χρόνου διαδρομής, στον μεγάλο αριθμό των προσεγγίσεων και σε μη-σωστή πρόβλεψη του χρόνου παραμονής του πλοίου στα λιμάνια των ενδιάμεσων προορισμών. Αρα για να επιτευχθεί καλύτερο επίπεδο συνέπειας της υπηρεσίας απαιτείται αναμόρφωση του υφιστάμενου προγράμματος δρομολογίων με τη χρησιμοποίηση ορθολογικών και αξιόπιστων στοιχείων και όχι αφηρημένων εκτιμήσεων.

Αυτή η αναμόρφωση θα πρέπει να παίρνει υπ'όψιν τα προσόντα του πλοίου, τον αριθμό των προσεγγίσεων, τα χαρακτηριστικά των λιμανιών και μια σοβαρή πρόβλεψη του χρόνου παραμονής στο κάθε λιμάνι.

Με αυτές τις επισημάνσεις για το επίπεδο της ζητούμενης συνέπειας των δρομολογίων, ολοκληρώθηκε η αναφορά στο σοβαρότατο θέμα της ποιότητας υπηρεσίας, το οποίο όχι απλώς προσδιορίζει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών αλλά θα λέγαμε ότι την "σφραγίζει".

3.2.6. Η εποχή του έτους.

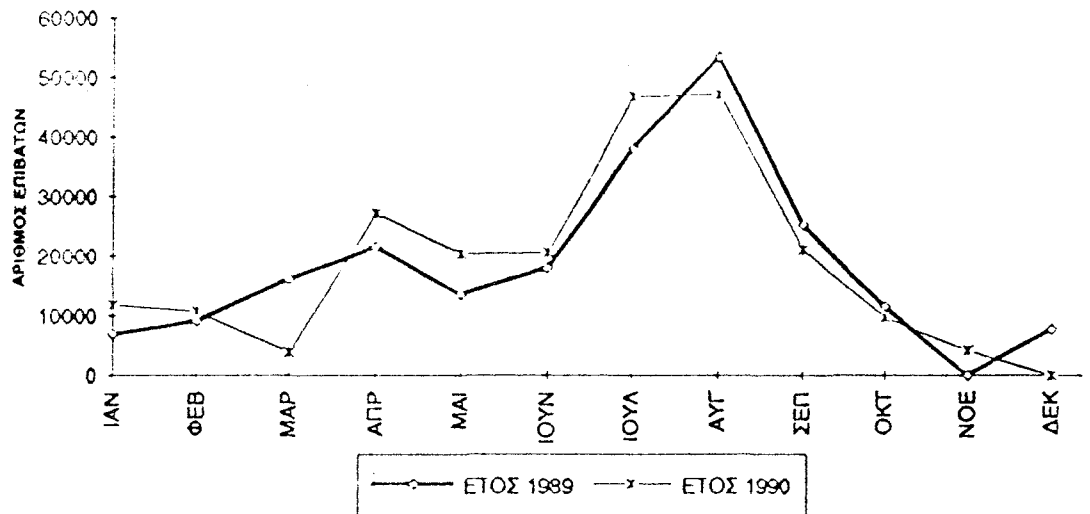
Η εποχή του έτους δρα καθοριστικά σ'ότι αφορά τον όγκο της ζητούμενης ποσότητας ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Στην περίπτωση των μεταφορών στα νησιά, ο παράγοντας αυτός αποκτά σημαντικό χαρακτήρα, διότι έχουμε την εμφάνιση περιόδων μεγάλης αντιαιχμής (χειμερινοί μήνες). Για να γίνει αντιληπτή η διάσταση του φαινομένου αυτού παραθέτουμε τις κινήσεις του Φεβρουαρίου του 1982, ενός κλασσικού χειμερινού μήνα, για τρία νησιά του Αιγαίου σε σχέση με την κίνηση των ίδιων νησιών το μήνα Αύγουστο, που είναι ο μήνας αιχμής της Τουριστικής κίνησης. Στην Τήνο το Φεβρουάριο του 1982, αποβιβάστηκαν 350 επιβάτες που αντιστοιχούν στο 0,01 της κίνησης του Αυγούστου, στην Ιο αποβιβάστηκαν 164 που αντιστοιχούν στο 0,009 της κίνησης του Αυγούστου, και στην Αστυπάλαια αποβιβάστηκαν 71 που

αντιστοιχούν στο 0,04 της κίνησης του Αυγούστου¹⁷.

Για να γίνει περισσότερο φανερή η ισχυρότατη εποχικότητα παραθέτουμε Διαγράμματα μηνιαίας διακίνησης επιβατών σε συγκεκριμένα πλοία που διακινούνται στις γραμμές Πειραιά-Δυτικών Κυκλάδων και Πειραιά-Δωδεκανήσου και αναφέρεται στα χρόνια 1989 και 1990. Η εικόνα που μας δίνεται μπορεί να εκφρασθεί με μια χαρακτηριστική φράση: στο ένα τέταρτο του χρόνου συγκεντρώνονται τα τρία τέταρτα της κίνησης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 3.2.6

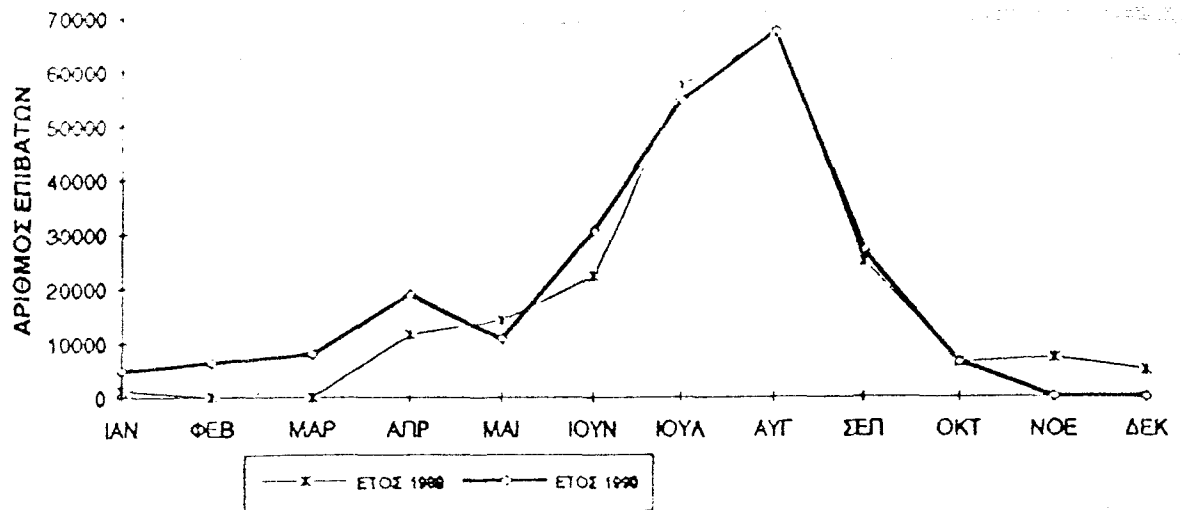
ΜΗΝΙΑΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ (1989-1990)



ΠΗΓΗ :Τά στοιχεία δόθηκαν από ακτοπλοική εταιρεία.

¹⁷Βλ. Φρ. Τζαμουζάκη , Ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση της Νησιωτικής Ελλάδας, στις "Θαλάσσιες Μεταφορές", Επιστημονική Διημερίδα 9-10 Απριλίου 1987, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αθήνα.

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΔΥΤ.ΚΥΚΛΑΔΩΝ
(1989-1990)



ΠΗΓΗ :Τά στοιχεία δόθηκαν από ακτοπλοική εταιρεία.

Παρατηρούμε ότι η σχέση μεταξύ κίνησης αιχμής και κίνησης αντιαιχμής διατηρείται και στα δύο διαγράμματα δηλαδή και για διαφορετικές γραμμές και για διαφορετικά πλοία και για διαφορετικά χρόνια. Πρέπει να τονίσουμε όμως ότι η εποχικότητα είναι βέβαια παράγοντας που κυριαρχεί σ'όλη την έκταση της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, υπάρχουν όμως διαφορές ανάμεσα στις γραμμές η ζήτηση των οποίων οφείλεται και σε άλλους λόγους πλην του τουρισμού (π.χ. γραμμή Κρήτης), και στις γραμμές που στηρίζονται μονομερώς στην τουριστική ζήτηση. Οι διαφοροποιήσεις όμως αν μελετήσουμε την κίνηση κατά γραμμή δεν είναι μεγάλες και η τάση ενιαία, δηλαδή μεγάλη εποχικότητα στη ζήτηση Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Εκτός από τους πιο πάνω βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης ακτοπλοϊκών επιβατικών υπηρεσιών, οι οποίοι ισχύουν για όλες τις μορφές επιβατικής κίνησης υπάρχουν και παράγοντες που αναφέρονται κυρίως στον υπεραστικό τομέα των επιβατικών μεταφορών, όπως η ελκυστικότητα των διαφόρων προορισμών και η απόσταση που αυτοί απέχουν από το κέντρο¹⁸.

¹⁸Βλ. C. Stubbs, W.J. Tyson and M.Q. Dalví, "Transport Economics", οπ.π. σελ. 42, 43.

3.3 Η αξία του χρόνου του χρήστη επιβατικών μεταφορών.

Στην παράγραφο που σχετιζόταν με τους προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης ακτοπλοϊκών επιβατικών μεταφορών, αναφερθήκαμε και στην έννοια της αξίας του χρόνου του χρήστη. Είναι σκόπιμο να διερευνήσουμε αυτή την έννοια, που όπως θα δούμε συνδέεται άμεσα με τις επιβατικές μεταφορές στο σύνολό τους.

Ένα μοναδικό χαρακτηριστικό της μεταφοράς επιβατών είναι ιδιαίτερα η σημασία του χρόνου για τον χρήστη. Ο ταξιδιώτης συχνά ενδιαφέρεται για την απώλεια του χρόνου με τον ίδιο τρόπο που ενδιαφέρεται και για το χρηματικό κόστος του ταξιδιού, ιδίως όταν πρόκειται για μεγάλης διάρκειας ταξείδια¹⁶. Μεγάλες προσπάθειες έχουν γίνει:

- a) για να διαπιστωθεί πόσο αξιολογείται ο χρόνος και
- β) για να διαπιστωθεί πόση αξία δίνεται στην εξοικονόμηση του χρόνου που οφείλεται στην πρόοδο των μεταφορών και
- γ) για να αποτιμηθεί η απώλεια χρόνου που προκαλείται συνήθως από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ορισμένες έννοιες, όπως *τι σημαίνει αξία χρόνου*. Ο χρόνος από μόνος του δεν έχει αξία, η αξία του χρόνου βρίσκεται στην δυνατότητα πραγματοποίησης κάποιων επιθυμητών δραστηριοτήτων. Αυτή η δυνατότητα συναρτάται με την παρουσία του χρήστη στο κατάλληλο μέρος με το κατάλληλο μεταφορικό μέσο, την κατάλληλη χρονική στιγμή και στην κατάλληλη χρονική περίοδο.

Δεύτερον, *ποιά είναι η εξοικονόμηση χρόνου*; Υπάρχει ένας περιορισμός, που είναι οι δεδομένες 24 ώρες της ημέρας. Αλλά, μπορούμε να αυξήσουμε το σύνολο του διαθέσιμου χρόνου για κάποιες δραστηριότητες, μειώνοντας το χρόνο που καταναλώνεται για κάποιες άλλες. Εξοικονόμηση χρόνου σημαίνει "δημιουργία καταλλήλων συνθηκών για να καταναλωθεί ο χρόνος από τον χρήστη κατά τον περισσότερο επιθυμητό τρόπο".

Τρίτον *η διάκριση ανάμεσα σε χρόνο εργασίας και σε χρόνο ανάπαυσης είναι ασαφής*. Η σωστότερη διάκριση θα ήταν να διαιρεθεί

χρόνος, σε χρόνο που το άτομο πληρώνεται και σε χρόνο που το άτομο δεν πληρώνεται. Αν κάποιος "ενοικιάζει" το χρόνο του σε έναν εργοδότη ή σε έναν πελάτη αυτό σημαίνει ότι τον ενδιαφέρει ιδιαίτερα η απώλεια ή η εξοικονόμηση του χρόνου του και με κριτήριο αυτό το βασικό γεγονός αξιολογεί το χρόνο του. Διαφορετική αξιολόγηση βέβαια, κάνουν αυτοί οι οποίοι καταναλώνουν το χρόνο όπως αυτοί επιθυμούν, ή εκείνοι που δεν πληρώνονται άμεσα, ή που πληρώνονται έμμεσα.

Επεται λοιπόν ότι αξία του χρόνου στην πραγματικότητα σημαίνει *καθαρή χρησιμότητα (της κατανάλωσης) χρόνου κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο*. Αυτό το γεγονός είναι όμως χωρίς σημασία, εκτός αν όλες οι εναλλακτικές λύσεις είναι γνωστές στο πρόσωπο που κάνει την αξιολόγηση. Κατά συνέπεια κάθε πρόσωπο μπορεί να αξιολογήσει τον χρόνο του με άλλο τρόπο σε διαφορετικές περιστάσεις και διάφορα άτομα είναι πιθανόν να αξιολογήσουν διαφορετικά το χρόνο τους ακόμη και κάτω από το καθεστώς ίδιων περιστάσεων.

Όλες αυτές οι αποσαφηνίσεις πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψη διότι όπως φαίνεται από την ανάλυση μας, η έννοια της αξίας χρόνου είναι σημαντική για τον επιβάτη και τυχόν παράλειψη της θα καταστήσει ελλιπή την ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων της κίνησης επιβατών.

3.4. Ταξινόμηση της Ζήτησης σύμφωνα με τις πηγές της.

Εκτός από τη μελέτη των προσδιοριστικών παραγόντων της Ζήτησης είναι απολύτως αναγκαίο να "διαχωρίσουμε" τους λόγους που προκαλούν τη ζήτηση για ακτοπλοϊκή μεταφορά. Η πρώτη αναφορά έχει ήδη γίνει στους παράγοντες του εισοδήματος και της ποιότητας υπηρεσίας και στην ανάλυση της έννοιας της αξίας του χρόνου.

Μπορούμε να διακρίνουμε τις πηγές της ζήτησης χρησιμοποιώντας δυο κριτήρια:

1) την προέλευση και

II) τον σκοπό του ταξιδιού¹⁹

Χρησιμοποιώντας το πρώτο κριτήριο έχουμε τις εξής ομάδες:

- α) τους κατοίκους των νησιών
- β) τους κατοίκους άλλων ελληνικών μεσογειακών περιοχών.
- γ) τους αλλοδαπούς (μόνιμοι κάτοικοι εξωτερικού)

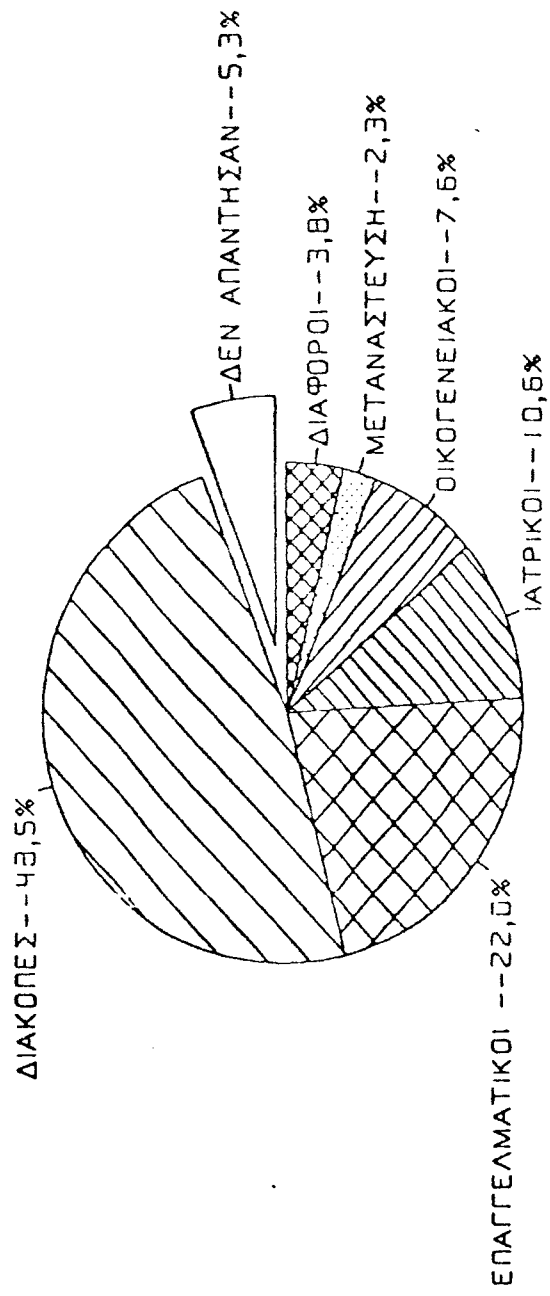
Κάνοντας χρήση του δεύτερου κριτηρίου και τα διεθνώς παραδεκτά έχουμε τις ακόλουθες ομάδες :

- α) μετακινήσεις για δουλειά
- β) μετακινήσεις για επισκέψεις φίλων και συγγενών
- γ) μετακινήσεις για διακοπές
- δ) μετακινήσεις για ιατρικούς λόγους

Έχοντας σα σκοπό τον εντοπισμό των λόγων που προκαλούν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα παραθέτουμε το ακόλουθο διάγραμμα, που προήλθε από την έρευνα που πραγματοποιήσαμε

¹⁹Βλ. R. Doganis, "Flying off, The Economics of International Airlines", σπ.π. σελ 158-163

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 34.1
ΣΚΟΠΟΣ ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ:



Αποσκοπώντας στη διερεύνηση των λόγων της ζήτησης για ακτοποϊκή μεταφορά διαπιστώσαμε, από τις απαντήσεις που λάβαμε στο ερωτηματολόγιο, ότι οι μισοί και πλέον από αυτούς που ταξίδευαν (64 στους 125) είχαν σα σκοπό τις διακοπές. Δεν παραβλέπουμε βέβαια το γεγονός ότι στο χρονικό διάστημα της έρευνας περιέχεται ένας μήνας που συνεχίζονται οι καλοκαιρινές διακοπές για πολλούς (ο Σεπτέμβριος) όμως είναι φανερό ότι οι διακοπές είναι ο κυριώτερος λόγος ακτοποϊκής μετακίνησης.

Ακολουθούν, σε μεγάλη απόσταση, οι επαγγελματικοί λόγοι. Βέβαια είναι πιθανόν να μη χαρακτηρίζονται όλες οι γραμμές από ένα μικρό ποσοστό επαγγελματικών μετακινήσεων, αυτό εξαρτάται από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης και τις δραστηριότητες των τόπων που περιλαμβάνονται σε κάθε γραμμή. Η κυριαρχία του τουρισμού, τόσο στο επίπεδο των λόγων μετακίνησης όσο και στο επίπεδο της τοπικής οικονομικής δραστηριότητας καθιστά το ολο σύστημα ιδιαίτερα ευπαθές σε εξωγενείς παράγοντες (εθνικές κρίσεις, διεθνείς καταστάσεις, καιρικά φαινόμενα κ.α.).

Επονται οι λόγοι υγείας, αυτού του είδους οι μετακινήσεις, ιδιαίτερα αν εντοπίζονται στη διαδρομή από τα νησιά προς τον Πειραιά, δείχνουν ότι υπάρχει χαμηλό επίπεδο ιατρικής περίθαλψης σε αυτά τα μέρη, στοιχείο βέβαια που θα πρέπει να εκλειψει μέσω της πολιτικής υγείας του Κράτους. Τελευταίοι λόγοι είναι οι οικογενειακοί και σχετίζονται με επισκέψεις συγγενών και φίλων, (υπολογίζοντας ότι η μετανάστευση έχει βασικά επαγγελματικούς λόγους, καθώς σχετίζεται συνήθως με τη διαδικασία ανεύρεσης εργασίας ή την αλλαγή του τρόπου εργασίας ή ανάγκες εκπαίδευσης, το μικρό δε ποσοστό της (2,4%) δεν συνηγορεί σε περισσότερη ανάλυση). Η παρουσία μετακίνησης για οικογενειακούς λόγους σε αυτές τις υπεραστικές διαδρομές οφείλεται στο κύμα εσωτερικής μετανάστευσης από τα νησιά προς το Κέντρο (Αθήνα-Πειραιά) που πραγματοποιήθηκε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Καταλήγοντας θα επαναλάβουμε ότι η κυρία αιτία ακτοποϊκής μετακίνησης είναι οι διακοπές και αυτό βέβαια

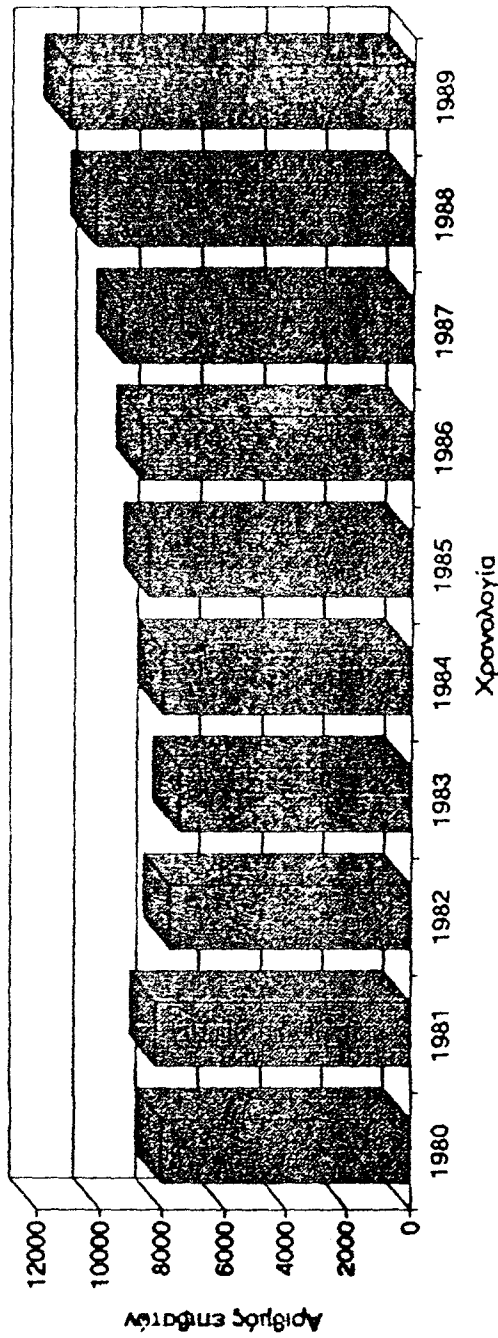
σχετίζεται με το είδος της ποιότητας της μεταφοράς που απαιτείται.

3.5. Ποσοτική παρουσίαση των δεδομένων της Ζήτησης ²⁰.

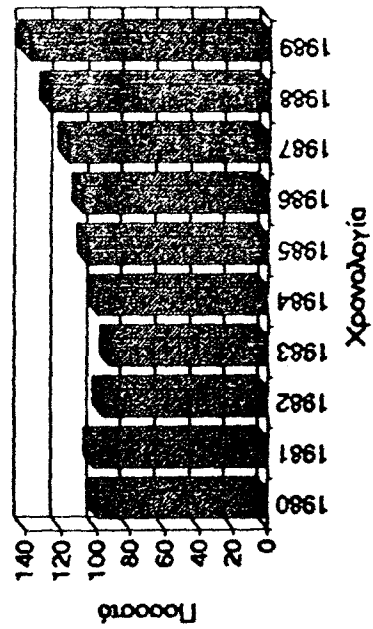
Το σημείο αυτό του Κεφαλαίου της Ζήτησης Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι κατάλληλο για να παρουσιάσουμε τα στατιστικά δεδομένα της κίνησης επιβατών και οχημάτων για τη χρονική περίοδο 1980-1990. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα το πρώτο στοιχείο που παρατηρούμε από την επεξεργασία των διαγραμμάτων, που παραθέτουμε πιο κάτω είναι η σχεδόν συνεχής αύξηση των διακινούμενων επιβατών και οχημάτων και ο μεγάλος αριθμός των διακινούμενων επιβατών και οχημάτων. Και αυτά τα στοιχεία καταδεικνύουν την εθνική σημασία των ακτοπλοϊκών μεταφορών για τη συνοχή της χώρας γενικά αλλά και για την περιφερειακή ανάπτυξη ειδικότερα, αφού ο κύριος όγκος των μεταφορών προσώπων και φορτίων γίνεται με τα ακτοπλοϊκά σκάφη.

²⁰ Τα στοιχεία που έχουμε, βασισθεί προέρχονται από την ΕΣΥΕ, την Στατιστική υπηρεσία του Υ.Ε.Ν, τον Ε.Ο.Τ και τη μελέτη του ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα: Ανάλυση των Οικονομικών Συνθηκών Λειτουργίας", Αθήνα, 1992 σελ. 35-40.

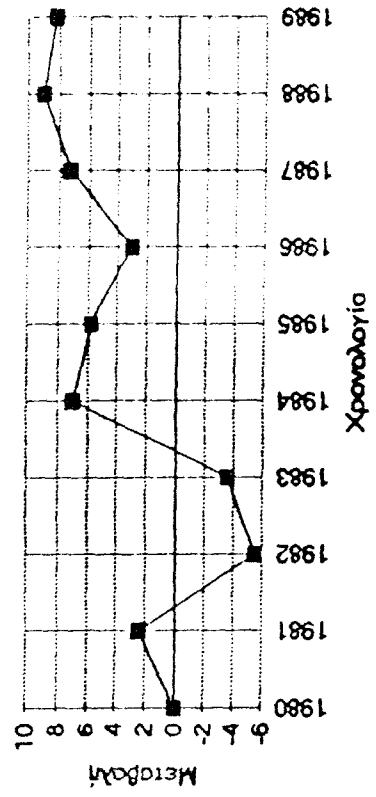
ΔΙΔΥΡΑΜΜΑΤΑ 3.5.1
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΥΣΑΣ (Σε χιλιάδες)



ΔΕΙΚΤΗΣ (Βάση 1980=100)



ΜΕΤΑΒΟΛΗ % (Βάση προηγούμενης χρονιάς)



| | ΕΠΙΒ. ΚΙΝΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ | ΔΕΙΚΤΗΣ (1980=100) | ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΠΟΣΟΣΤΟ) |
|------|-------------------------|--------------------|--------------------|
| 1980 | 8019 | 100 | 0 |
| 1981 | 8212 | 102 | 2,4 |
| 1982 | 7777 | 97 | -5,5 |
| 1983 | 7490 | 93 | -3,6 |
| 1984 | 8015 | 100 | 7 |
| 1985 | 8478 | 106 | 5,8 |
| 1986 | 8733 | 109 | 3 |
| 1987 | 9370 | 117 | 7,3 |
| 1988 | 10203 | 127 | 9 |
| 1989 | 11040 | 138 | 8,2 |

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.

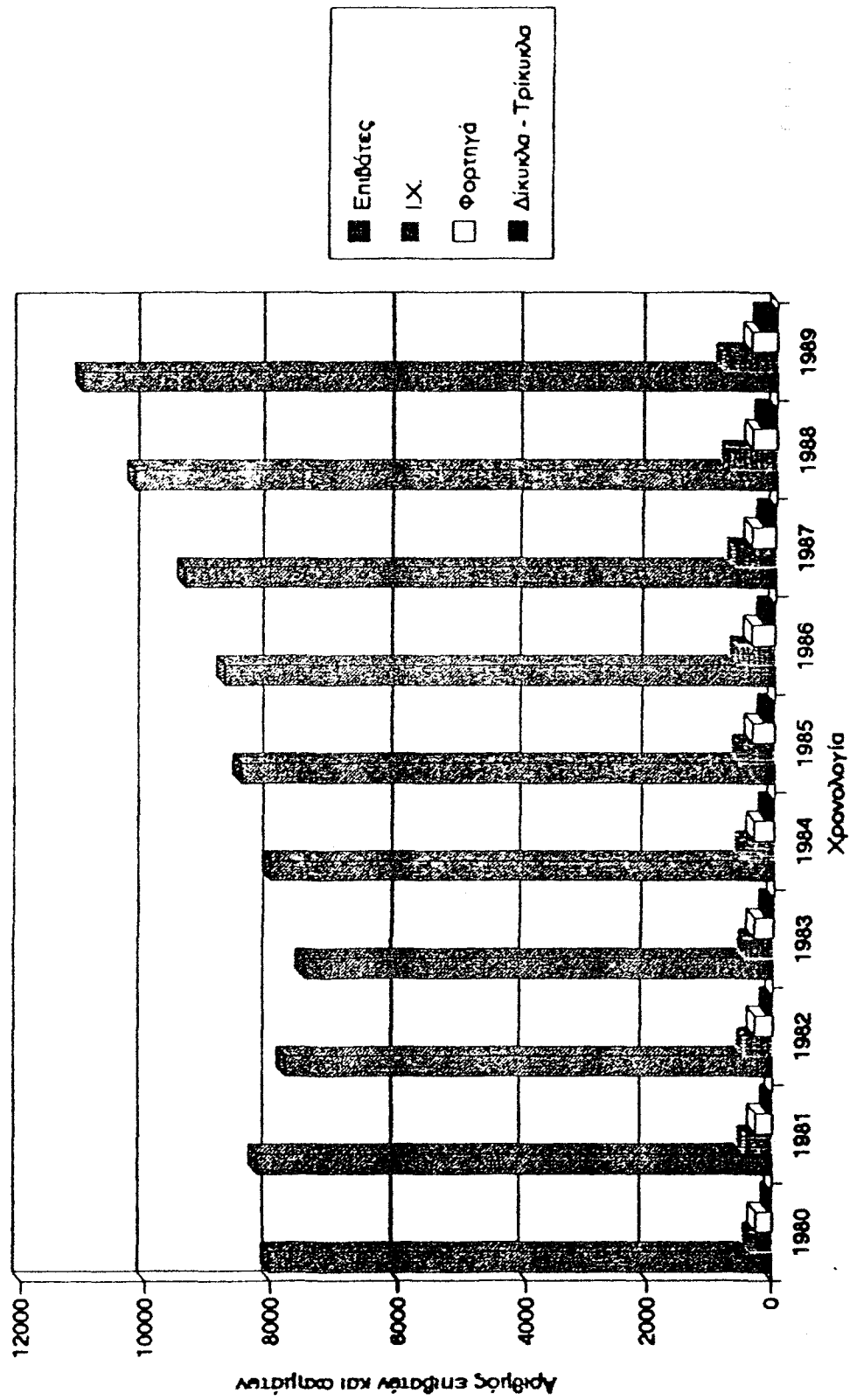
3.5.1. Η επιβατική κίνηση.

Η κίνηση κατά τη χρονική περίοδο 1980-1989 εμφανίζει αύξηση. Οι επιβάτες που διακινήθηκαν κατά το τελευταίο έτος των στοιχείων, το 1989, ήταν περίπου έντεκα εκατομμύρια έναντι οκτώ εκατομμυρίων που διακινήθηκαν το έτος 1980. Πρόκειται δηλαδή για αύξηση 38%. Κατά την περίοδο '80-'89 παρατηρείται μια συνεχής αύξηση σχεδόν κάθε χρόνο. Εξαιρέση σ' αυτή την τάση έχουμε τα έτη 1982 και 1983 όπου εμφανίζεται μείωση σε σχέση με το 1980 (3% και 7% αντίστοιχα)²¹. Κατά τα έτη 1982 και 1983 οι αφίξεις τουριστών παρουσιάζουν μείωση, το 1982 κατά 1% σε σχέση με το 1981, και το 1983 κατά 5%, σε σχέση με το 1982. Η αντίστοιχη επιβατική κίνηση παρουσιάζει και αυτή μείωση κατά 5,5% το 1982 σε σχέση με το 1981 και 3,6% το 1983 σε σχέση με το 1982. Άρα είναι πιθανόν η μείωση της επιβατικής κίνησης να θεωρηθεί σαν αποτέλεσμα της μείωσης της τουριστικής κίνησης κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Αν και το μέγεθος της μεταβολής δεν είναι το ίδιο, εκείνο που φαίνεται είναι ο επηρεασμός της συνολικής κίνησης από την αντίστοιχη αύξηση ή μείωση της τουριστικής ζήτησης.

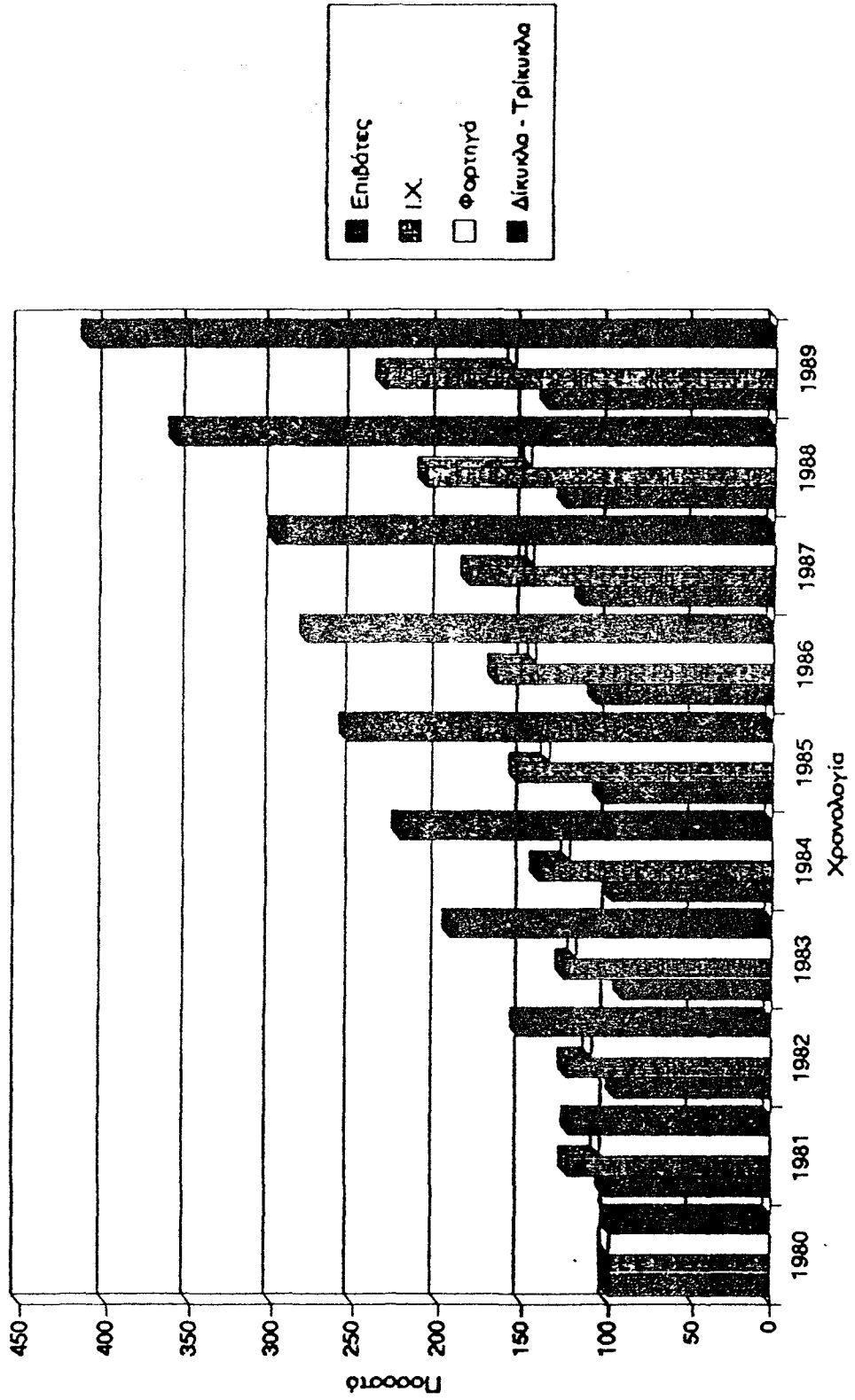
Η αύξηση της κίνησης προφανώς οφείλεται στην οικονομική ανάκαμψη και στην άνοδο της ζήτησης καθαρού περιβάλλοντος για διακοπές, λόγω της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της μειωμένης ποιότητας ζωής των πόλεων όλο το 11μηνο του έτους καθώς και στις συνθήκες εργασίας.

²¹ Η μείωση αυτή οφείλεται σε εξωγενείς παράγοντες, όπως η αποκαλούμενη ταξιδιωτική οδηγία του Προέδρου R.Reagan που απέτρεπε τους ταξιδιώτες από το να επισκεφθούν την Ελλάδα για λόγους ενδεχόμενων τρομοκρατικών ενεργειών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 3.5.2
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ



ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Βάση 1980=100)



ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Σε χιλιάδες)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| Επιβάτες | 8019 | 8212 | 7777 | 7490 | 8015 | 8478 | 8733 | 9370 | 10203 | 11040 |
| Ι.Χ. | 385 | 474 | 478 | 485 | 545 | 597 | 647 | 710 | 806 | 902 |
| Φορτηγά | 272 | 286 | 298 | 324 | 335 | 368 | 390 | 396 | 401 | 428 |
| Δίκυκλα - Τρίκυκλα | 71 | 87 | 109 | 138 | 159 | 181 | 199 | 213 | 258 | 293 |

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (Βάση 1980=100)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|--------------------|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Επιβάτες | 100 | 102,4068 | 96,98217 | 93,40317 | 99,95012 | 105,7239 | 108,9039 | 116,8475 | 127,2353 | 137,673 |
| Ι.Χ. | 100 | 123,1169 | 124,1558 | 125,974 | 141,5584 | 155,0649 | 168,0519 | 184,4156 | 209,3506 | 234,2857 |
| Φορτηγά | 100 | 105,1471 | 109,9265 | 119,1176 | 123,1618 | 135,2941 | 143,3824 | 145,5882 | 147,4265 | 157,3529 |
| Δίκυκλα - Τρίκυκλα | 100 | 122,5352 | 153,5211 | 194,3662 | 223,9437 | 254,9296 | 280,2817 | 300 | 360,5634 | 412,6761 |

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.

3.5.2. Κίνηση ΙΧ αυτοκινήτων.

Ο αριθμός των αυτοκινήτων που διακινήθηκε το 1989 εμφανίζει σημαντική αύξηση σε σύγκριση με τον αντίστοιχο αριθμό του 1980 αύξηση κινείται στο επίπεδο του 135%. Το 1980 κινήθηκαν 385.000 ΙΧ ενώ το 1989 κινήθηκαν 902.000 ΙΧ. Η αύξηση αυτή βέβαια οφείλεται και στην αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στη χώρα από 875.000 το 1980 σε 1.626.000 το 1989, δηλ. αύξηση 86%. Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι η διακίνηση των αυτοκινήτων ΙΧ εμφανίζει μια αύξηση για κάθε χρόνο, φαινόμενο της οικονομικής ανάπτυξης και της ανόδου του ελληνικού βιωτικού επιπέδου.

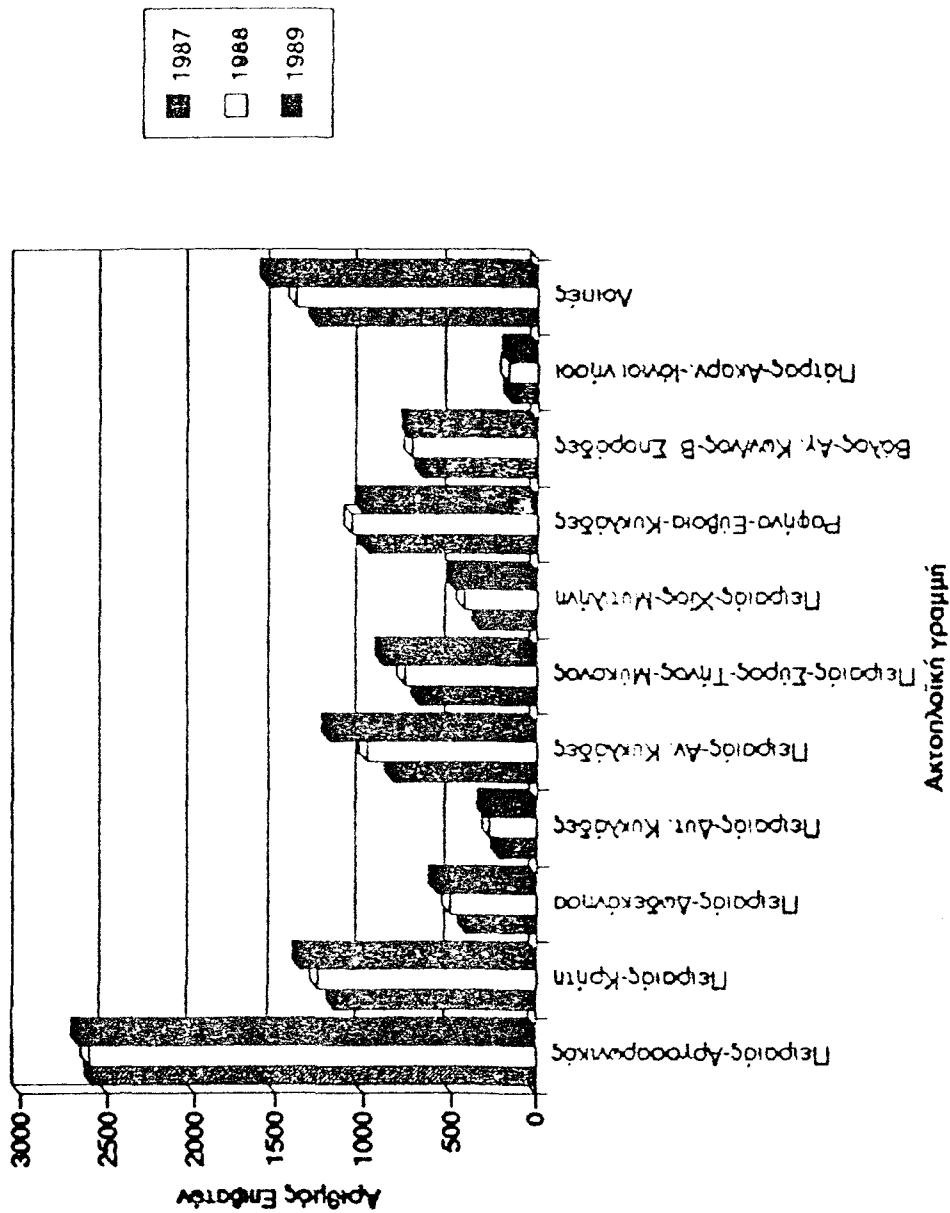
3.5.3. Διακίνηση φορτηγών ΔΧ.

Ο αριθμός των φορτηγών αυτοκινήτων που διακινήθηκαν το 1989 ανήλθε σε 428.000 ενώ το 1980 ήταν 272.000. Άρα η αύξηση είναι του επιπέδου του 57%. Ο αριθμός των διακινήθέντων φορτηγών αυξάνεται κάθε χρόνο, όπως άλλωστε και αυτός των διακινήθέντων ΙΧ. Ο αριθμός των φορτηγών που κυκλοφορούσαν στη χώρα το 1980 ήταν 389.000 και ο αριθμός των φορτηγών το 1989 ήταν 724.000, εμφανίζοντας αύξηση του επιπέδου του 86%. Αυτό οφείλεται στη συνεχόμενη οικονομική ανάπτυξη.

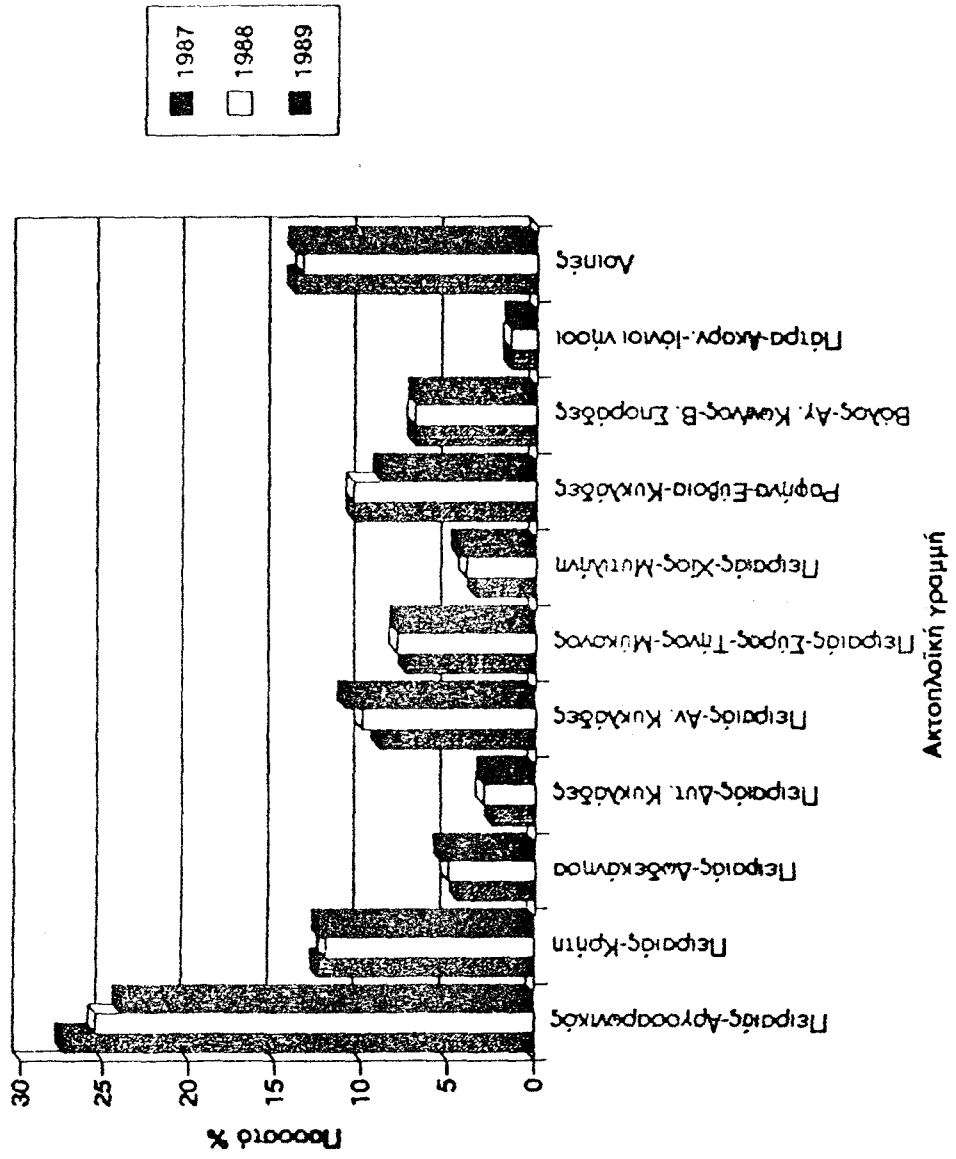
3.5.4. Διακίνηση δικύκλων/τρικύκλων .

Ο αριθμός των δικύκλων και τρικύκλων που κινήθηκαν εμφανίζει τη μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες οχημάτων. Τη χρονική περίοδο '80-'89 η αύξηση κυμαίνεται στο ποσοστό του 312%. Από 71.000 το 1980 φθάνουμε στις 293.000 το 1989. Ο αριθμός των κυκλοφορούντων δικύκλων-τρικύκλων στην ανάλογη περίοδο ήταν 96.000 το 1980 και 220.000 το 1989, παρουσιάζοντας αύξηση 129%. Αυτό εξηγείται διότι η συμφόρηση των δρόμων και η απαγόρευση κίνησης όλων των Ι.Χ. ευνόησε την χρήση αυτών των μέσων. Επίσης και από άλλους λόγους όπως η κοινωνική εικόνα του χρήστη αυτών και το μικρό ύψος της δαπάνης που απαιτεί η αγορά τους.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 3.5.5
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ



ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (Ποσοστό %)



| ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΙΧ. | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| | 1987 | 1988 | 1989 |
| Πειραιάς-Αργοσαρωνικός | 13,5 | 14 | 13,5 |
| Πειραιάς-Κρήτη | 21 | 21 | 21 |
| Πειραιάς-Δωδεκάνησα | 4,5 | 5 | 5,5 |
| Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες | 2 | 3 | 3 |
| Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες | 6 | 6,5 | 8 |
| Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος | 6 | 5,5 | 6,5 |
| Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη | 5,5 | 6 | 6 |
| Ραφήνα-Εύβοια-Κυκλάδες | 16 | 15,5 | 13 |
| Βόλος-Αγ. Κων/νος-Β. Σποράδες | 9,5 | 9 | 8 |
| Πάτρα-Ακαρν.-Ιόνιοι νήσοι | 2,5 | 2 | 2 |
| Λοιπές | 16,5 | 12,5 | 13,5 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 100 | 100 | 100 |

| ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΕΠΙΒΑΤΕΣ | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| | 1987 | 1988 | 1989 |
| Πειραιάς-Αργοσαρωνικός | 27,5 | 25,5 | 24 |
| Πειραιάς-Κρήτη | 12,5 | 12 | 12,5 |
| Πειραιάς-Δωδεκάνησα | 4,5 | 5 | 5,5 |
| Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες | 2,5 | 3 | 3 |
| Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες | 9 | 10 | 11 |
| Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος | 7,5 | 8 | 8 |
| Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη | 3,5 | 4 | 4,5 |
| Ραφήνα-Εύβοια-Κυκλάδες | 10,5 | 10,5 | 9 |
| Βόλος-Αγ. Κων/νος-Β. Σποράδες | 7 | 7 | 7 |
| Πάτρα-Ακαρν.-Ιόνιοι νήσοι | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Λοιπές | 14 | 13,5 | 14 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 100 | 100 | 100 |

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.

3.5.5 Ανάλυση της κίνησης κατά δρομολογιακές γραμμές.

Από τα στοιχεία που παραθέτουμε στο Διάγραμμα 3.5.5. φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στην επιβατική κίνηση του τελευταίου έτους που μελετάμε, δηλ. το 1989, κατέχει η γραμμή του Αργοσαρωνικού (24%). Ενώ το μικρότερο ποσοστό κατέχει η γραμμή Πατρών-Ιονίων νήσων (2%). Στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης διακινείται το μεγαλύτερο μέρος των φορτηγών αυτοκινήτων (30%)²². Το ίδιο συμβαίνει και στη διακίνηση ΙΧ αυτοκινήτων. Στη γραμμή Πειραιά-Κρήτης 21% ενώ στη γραμμή Πατρών-Ιονίων νήσων 2%.

Τέλος για τα διακινούμενα δίκυκλα και τρίκυκλα το ψηλότερο ποσοστό συναντάται στη γραμμή του Αργοσαρωνικού (17,5%) και το χαμηλότερο στη γραμμή Πατρών-Ιονίων νήσων (1,5%). Η πιο πάνω δομή εξηγείται διότι και η διακίνηση επιβατών είναι αναλογικά διαφοροποιημένη.

Η συμμετοχή των διαφόρων γραμμών στο συνολικό μεταφορικό έργο που παράγεται από την ακτοπλοΐα είναι σχεδόν σταθερή ή με πολύ μικρές μεταβολές από χρόνο σε χρόνο. Εντούτοις υπάρχουν γραμμές που εμφανίζουν σημαντική αύξηση το έτος 1989 σε σχέση με το έτος 1987. Η μεγαλύτερη αύξηση της επιβατικής κίνησης συναντάται στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης κατά 45% και η μικρότερη στη γραμμή Ραφήνας-Εύβοιας-Κυκλάδων κατά 4%.

²²Τα διαγράμματα που σχετίζονται με την κίνηση οχημάτων κατά γραμμή παρατίθενται στο Παράρτημα 2.

| ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΦΟΡΤΗΓΑ | | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| | 1987 | 1988 | 1989 |
| Πειραιάς-Αργοσαρωνικός | 11 | 10 | 10 |
| Πειραιάς-Κρήτη | 33,5 | 32 | 30 |
| Πειραιάς-Δωδεκάνησα | 10,5 | 11 | 11 |
| Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες | 2 | 2 | 2,5 |
| Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες | 5 | 5 | 6 |
| Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος | 3,5 | 4 | 5,5 |
| Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη | 7,5 | 8 | 8 |
| Ραφήνα-Εύβοια-Κυκλάδες | 10 | 10 | 10 |
| Βόλος-Αγ. Κων/νος-Β. Σποράδες | 3,5 | 4 | 4 |
| Πάτρα-Ακαρν.-Ιόνιοι νήσοι | 1,2 | 2 | 1 |
| Λοιπές | 12,3 | 12 | 12 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 100 | 100 | 100 |

| ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΔΙΚΥΚΛΑ ΤΡΙΚΥΚΛΑ | | |
|-------------------------------|------------------|------------|------------|
| | 1987 | 1988 | 1989 |
| Πειραιάς-Αργοσαρωνικός | 20,5 | 19 | 17,5 |
| Πειραιάς-Κρήτη | 17 | 16,5 | 15,5 |
| Πειραιάς-Δωδεκάνησα | 3 | 4 | 5,5 |
| Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες | 4 | 6 | 5 |
| Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες | 12,5 | 13 | 14,5 |
| Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος | 8,5 | 8,5 | 10 |
| Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη | 6 | 6 | 6,5 |
| Ραφήνα-Εύβοια-Κυκλάδες | 12,5 | 13 | 10 |
| Βόλος-Αγ. Κων/νος-Β. Σποράδες | 5,5 | 4,5 | 4 |
| Πάτρα-Ακαρν.-Ιόνιοι νήσοι | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Λοιπές | 9 | 8 | 10 |
| ΣΥΝΟΛΟ | 100 | 100 | 100 |

3.6 Συμπεράσματα από την ανάλυση της συνολικής κίνησης επιβατών και οχημάτων στις ακτοπλοϊκές γραμμές.

Όλα τα στατιστικά δεδομένα, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξυπηρετούν ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό επιβατών και οχημάτων και αυτό καταδεικνύει τη μείζονα σπουδαιότητά τους για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και φυσικά μέσα από τη δημιουργία παρεπόμενης ζήτησης (induced demand) για τις πολλαπλές υπηρεσίες που προσφέρονται τοπικά, κυρίως όσον αφορά τις σχετιζόμενες με τον τουρισμό δραστηριότητες.

Όσον αφορά δε τις προοπτικές που διαγράφονται, αυτές είναι αρκετά ευοίωνες τόσο για τη διακίνηση αλλοδαπών -τουριστών, όσο και για την διακίνηση Ελλήνων, με την επήρεια όλων των προσδιοριστικών παραγόντων της Ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών που αναφέραμε.

Μετά την παρουσία και των ποσοτήτων δεδομένων της κίνησης επιβατών και οχημάτων στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές πιστεύουμε ότι ολοκληρώθηκε η μελέτη των στοιχείων που εμπεριέχονται κατά διάφορους τρόπους στο θέμα της Ζήτησης Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η Προσφορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα.

4.1 Εισαγωγή

Μετά την ανάπτυξη της ζήτησης των ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών, των προσδιοριστικών παραγόντων της ζήτησης καθώς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αυτής της μεταφορικής υπηρεσίας, στο Κεφάλαιο 2, ερχόμαστε τώρα στη μελέτη της έννοιας και των χαρακτηριστικών της Προσφοράς των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Η προσφορά¹ όντως είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ζήτηση για τον προσδιορισμό της τιμής, και επομένως θεωρείται επιβεβλημένη η ολοκληρωμένη ανάλυση όλων των σχετικών παραγόντων που επιδρούν στη διαμόρφωση του μεγέθους της προσφοράς.

4.2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της Προσφοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

4.2.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Πριν αναφερθούμε αναλυτικά στους προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς επιβατικών ακτοπλοϊκών μεταφορών, θα θέλαμε να ορίσουμε τις έννοιες, αφενός της Προσφοράς γενικά και αφετέρου της προσφοράς Χωρητικότητας ειδικώτερα.

¹Σύμφωνα με την έκφραση του φημισμένου Οικονομολόγου και ιδρυτή της Νεοκλαστικής σχολής του Α. Marshall: "η Προσφορά και η Ζήτηση ενεργούν σαν οι λεπίδες ενός ψαλιδιού για τον προσδιορισμό της τιμής". Καμία λεπίδα δηλαδή δεν διαμορφώνει από μόνη της την τιμή, κάτι που απασχολούσε του ιδρυτές της Οικονομικής. Στο θέμα αυτό δινότανε μονόπλευρη σημασία. Άλλοι έλεγαν η τιμή προσδιορίζεται από την Προσφορά (Κόστος) άλλοι από την Ζήτηση (χρησιμότητα). Αυτό άλλωστε ισχυρίστηκε και ο Marshall στην Οικονομική του Θεωρία (1920), βλ. A.Marshall, Principles of Economic, Macmillan & Co Ltd, London, 1920.

Όπως είναι γνωστό, από την κλασσική οικονομική θεωρία, με τον όρο *Προσφορά*, εννοούμε την ποσότητα αγαθού ή υπηρεσίας που προσφέρεται για πώληση στη μονάδα του χρόνου σε μία ορισμένη υποθετική τιμή. Στην περίπτωση των μεταφορικών μέσων σαν προσφορά θεωρούμε την παραγωγή μεταφορικών υπηρεσιών από τα εν λόγω μέσα, σε ορισμένο τόπο και χρόνο². Με τον όρο προσφορά χωρητικότητας ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών, εννοούμε το σύνολο των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρονται ή παράγονται στη μονάδα του χρόνου από το σύνολο των υπάρχοντων και δυναμένων να είναι εν ενεργεία ακτοπλοϊκών πλοίων³.

Όπως είναι γνωστό υπάρχουν δυο τρόποι για εκφρασθεί η Προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών :

- 1) ο αναδρομικός και
- 2) ο μελλοντικός.

Εδώ καταρχήν θα χρησιμοποιηθεί ο αναδρομικός τρόπος για την Προσφορά : είναι δηλαδή η συνολική χωρητικότητα που συνίσταται από το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας των υπάρχοντων λειτουργικών πλοίων, σε δεδομένη χρονική στιγμή, η οποία είναι δυνατό θεωρητικά να προσφερθεί στην Αγορά για να ικανοποιηθεί η δεδομένη ζήτηση. Και αυτό γιατί δεν είναι συνηθισμένο όλα τα "υπάρχοντα"⁴ ακτοπλοϊκά σκάφη να είναι σε λειτουργία μια δεδομένη χρονική περίοδο. Ένα μέρος του ακτοπλοϊκού στόλου για διάφορους λόγους όπως είναι οι επισκευές, οι επιθεωρήσεις, η συντήρηση, οι βλάβες, τα καιρικά φαινόμενα, κ.λ.π., μπορεί να βρίσκεται προσωρινά ή μόνιμα, νόμιμα ή παράνομα, εκτός

² Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1986, σελ. 39.

³ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική & Πολιτική Ι", Εκδόσεις ΟΕΔΒ, Αθήνα, 1984, σελ. 149.

⁴ Με τον όρο υπάρχοντα εννοούμε αυτά τα οποία είναι καταχωρημένα στην ΕΣΥΕ.

"προσφοράς". Μπορούμε τώρα να προχωρήσουμε στην ανάλυση των παραγόντων που προσδιορίζουν το μέγεθος της προσφοράς.

Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά χωρητικότητας των ακτοπλοϊκών μεταφορών γενικά αλλά και στην περίπτωση των ελληνικών πλοίων είναι:

- α. η τιμή στην οποία προσφέρεται η ακτοπλοϊκή μεταφορική υπηρεσία
- β. οι στόχοι των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.
- γ. Το επίπεδο της τεχνολογίας,

Θα αναφερθούμε τώρα στον κάθε παράγοντα ξεχωριστά:

4.2.2. Η τιμή στην οποία προσφέρεται η ακτοπλοϊκή μεταφορική υπηρεσία

Δεχόμαστε κατ' αρχάς ότι ισχύει η υπόθεση της Οικονομικής Θεωρίας για την επιδίωξη μεγιστοποίησης των κερδών από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Δεχόμαστε επίσης ότι όσο ψηλότερη είναι η τιμή, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η μεταφορική δυναμικότητα, που θα διατίθεται στην αγορά, και αντίθετα όσο χαμηλότερη είναι η τιμή, τόσο μικρότερη μεταφορική δυναμικότητα θα είναι διαθέσιμη στην Αγορά. Αυτό φυσικά αν όλες οι άλλες παράμετροι παραμένουν σταθερές (*ceteris paribus*). Θεωρητικά υποθέτουμε δηλαδή ότι κινούμαστε στα πλαίσια μιας Αγοράς Πλήρους Ανταγωνισμού⁵.

4.2.3. Οι στόχοι των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Οι επιδιώξεις των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων σχετικά δηλ. με το τι πρόκειται να μεγιστοποιήσουν, αποτελούν έναν από τους βασικούς παράγοντες που επιδρούν πάνω στην προσφορά χωρητικότητας των

⁵ Οι άλλοι παράγοντες είναι οι στόχοι των παραγωγών, το επίπεδο της Τεχνολογίας, οι τιμές των άλλων μεταφορικών υπηρεσιών, το κόστος παραγωγής και οι προβλέψεις των παραγωγών. Βλ. Θ. Γκαμαλέτσου, "Θεωρητική Οικονομική", Τόμος Α, σπ.π. σελ. 73. και σελ. 33-36.

μεταφορέων.

Όπως είπαμε, ο βασικός στόχος του επιχειρηματία, που δραστηριοποιείται στο χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι, στη μακροπρόθεσμη περίοδο⁶, η μεγιστοποίηση της καθαρής του προσόδου, δηλ. του καθαρού κέρδους. Μπορεί να υπάρχουν βέβαια και δευτερεύοντες στόχοι όπως είναι:

- (α) η αύξηση του μεγέθους της επιχειρηματικής δραστηριότητας,
- (β) η διατήρηση μιας γραμμής επιζημίας μεν αλλά με την αναμονή μελλοντικών κερδών,
- (γ) η διατήρηση του γοήτρου του εφοπλιστή, κ.α⁷.

Ειδικά τώρα στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας ενεργούν και επιχειρήσεις με διαφορετικές επιδιώξεις από τις παραπάνω, και αυτές είναι οι εταιρείες Λαϊκής Βάσης με κύριους μετόχους τους κατοίκους των νησιών που εξυπηρετούν. Βασικός στόχος αυτών των εταιρειών είναι η μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας των κατοίκων⁸, όπως άλλωστε αναφέρεται στο καταστατικό τους⁹. Θα επανέλθουμε στους στόχους των επιχειρήσεων όταν μελετήσουμε σε βάθος την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στο Κεφάλαιο 6.

4.2.4. Το επίπεδο της τεχνολογίας.

⁶Μακροπρόθεσμη περίοδος : Το χρονικό διάστημα της οικονομικής ζωής ενός μεταφορικού μέσου (του πλοίου).

⁷Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1986, σελ. 41.

⁸Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1986, οπ.π. σελ. 41.

⁹Παραμένει βέβαια το ερώτημα αν οι εταιρείες που ιδρύονται με έντονα τοπικιστικά ή κοινωνικά συμφέροντα μπορούν να θεωρηθούν ότι επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση των κερδών τους όπως θέλει η κλασσική οικονομική θεωρία.

Η τεχνολογική πρόοδος, η οποία στηρίζεται κυρίως στην μεγάλη εξέλιξη της επιστημονικής γνώσης, κάτω από την επίδραση των οικονομικών παραγόντων πάντοτε, επιδρά αποφασιστικά στο μέγεθος της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, διότι χωρίς ανάλογη άνοδο του κόστους κατασκευής και λειτουργίας, είναι τεχνολογικά εφικτό να αυξηθεί το μέγεθος του πλοίου. Υπάρχουν δηλαδή στην ακτοπλοϊκή συγκοινωνία ότι ακριβώς και στην ποντοπόρο δηλ. οι οικονομίες κλίμακος.

Η τάση για προσφορά πλοίων, τα οποία να ανταποκρίνονται ειδικά στις συγκεκριμένες απαιτήσεις της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς¹⁰ και σ' αυτό βέβαια βοηθάει η τεχνολογία ιδιαίτερα σε θέματα σχεδίασης, οικονομίας καυσίμων και ανέσεων.

Σε αύξηση επίσης της προσφοράς χωρητικότητας οδηγούν οι τεχνολογικές ανακαλύψεις με την εφαρμογή των οποίων επιτυγχάνεται, παραδείγματος χάριν, η μείωση της αντίστασης του πλοίου στη θάλασσα, γεγονός που οδηγεί σε μείωση των διαστάσεων, του βάρους, της δύναμης, της μηχανής και της κατανάλωσης για μια ορισμένη ταχύτητα ή σε αύξηση της ταχύτητας, χωρίς παράλληλη αύξηση του κόστους¹¹.

Όλες οι προηγούμενες γενικές αναφορές βρίσκουν εφαρμογή στην περίπτωση των εξελίξεων της τεχνολογίας σχετικά με τα ακτοπλοϊκά σκάφη. Όταν αναφερόμαστε σε ακτοπλοϊκά σκάφη κυρίως εννοούμε αυτά τα πλοία που διεθνώς έχει επικρατήσει να αποκαλούνται Ferries και αποτελούν την εξέλιξη του κλασσικού επιβατηγού, που μετέφερε κυρίως επιβάτες και μικρό αριθμό οχημάτων. Σήμερα, ο τύπος του πλοίου, όπου το φορτίο (οχήματα) μπορεί να "οδηγηθεί" επί του πλοίου (Roll-on, Roll-off) έχει επεκταθεί πολύ και έχει γνωρίσει πολλές εξειδικεύσεις ανάλογα με τις αγορές, που κινείται και τις ανάγκες που καλύπτει. Στη μεγάλη αυτή κατηγορία των ferries εντάσσονται από τα υπερ-σύγχρονα γρήγορα

¹⁰Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική & Πολιτική", ο.π., Αθήνα, 1984, σελ. 152.

¹¹ibid

επιβατηγά-οχηματαγωγά (fast-ferries) έως τα Ro-Ros, σκάφη που έχουν τη δυνατότητα να συνδυάζουν τη μεταφορά ποικιλίας αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις ¹².

Οι μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις για τα σκάφη που εξυπηρετούν επιβατικές γραμμές αναφέρονται στο μέγεθος του εξοπλισμού και στην ταχύτητα των πλοίων αλλά και στο λειτουργικό κόστος (κατανάλωση καυσίμων, προσφερόμενη λιμενική υποδομή, απαιτήσεις ταξιδεύοντος κοινού και οχημάτων).

Ένα σημείο που θα πρέπει να τονισθεί είναι ότι το σύγχρονο Ferry αποτελεί στην πραγματικότητα μια επέκταση του οδικού δικτύου, ή όπως συμβαίνει στην ελληνική πραγματικότητα, τον συνδετικό κρίκο των οδικών συστημάτων (αυτού της ηπειρωτικής χώρας και του αντίστοιχου των νησιών). Η σημασία αυτού του χαρακτηριστικού είναι μεγάλη για την σημερινή εποχή όπου η έννοια της αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου συνδυάζεται με τη μετακίνηση με τη χρήση προσωπικού οχήματος.

Αρα το σύγχρονο επιβατηγό-οχηματαγωγό καθίσταται ένα ιδανικό μέσο μεταφοράς των επιβατών και των οχημάτων τους και αυτή η πραγματικότητα αναμφισβήτητα επηρεάζει την προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Οι παράγοντες που προαναφέραμε θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν "γενικής ισχύος" και προκύπτουν από την οικονομική θεωρία, όμως οι επιβατικές μεταφορές χαρακτηρίζονται και από την παρουσία ιδιαίτερων, ξεχωριστών χαρακτηριστικών.

Θα αναφερθούμε στη συνέχεια στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της προσφοράς επιβατικών ακτοπλοϊκών μεταφορών ¹³.

¹² Βλ. W.V. Packard, "Sea Trading, The Ships", Fairplay Publications, London, 1985, σελ. 77-82, 107-109.

¹³ Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", οπ.π σελ. 80-89.

4.3. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιβατικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

Οι επιβατικές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι γενικά μια βιομηχανία έντασης κεφαλαίου με ψηλό σταθερό κόστος. Αυτό συμβίνει διότι απαιτούνται μεγάλα ποσά τόσο για τον εξοπλισμό, όσο και για την υποδομή τους. Σ' αυτό τον κανόνα οι επιβατικές ακτοπλοϊκές μεταφορές αποτελούν τον κανόνα και όχι την εξαίρεση. Η ανάλυση αυτού του φαινομένου θα συνεχισθεί και στο Κεφάλαιο 5 που αναφέρεται στο Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Συνήθως το επενδυτικό κεφάλαιο είναι δανειακό. Ο τρόπος αυτός χρηματοδότησης συμβάλλει στην αύξηση του σταθερού κόστους λόγω των δαπανών κεφαλαίου. Οι δανειακές υποχρεώσεις είναι πάγιο κόστος και υφίστανται φυσικά ακόμη και όταν το πλοίο δεν κινείται .

Η εποχικότητα της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, στοιχείο το οποίο ήδη έχουμε εντοπίσει στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ζήτησης, είναι δυνατόν να οδηγήσει σε υπερεπένδυση κεφαλαίου στη διάρκεια χαμηλής ζήτησης και αντίστοιχα.

Η ύπαρξη ψηλού σταθερού κόστους είναι ένας από τους λόγους που αναγκάζει, όπως θα πούμε αναλυτικά, τον επιβατικό μεταφορέα να χρησιμοποιήσει το επενδυμένο κεφάλαιο όσο το δυνατό εντατικότερα, κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, ή διαθέτοντας ακόμη και μικρό μέρος της χωρητικότητάς του, με βάση την αρχή ότι ακόμη και μικρά ποσά εσόδων είναι προτιμότερα από μηδενικά ή χαμηλά έσοδα. Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι: οι επιβατικές ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι βιομηχανία έντασης κεφαλαίου με ψηλό σταθερό κόστος.

Τα επιβατικά πλοία που χρησιμοποιούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές έχουν περιορισμένο αριθμό εναλλακτικών χρήσεων εκτός δηλαδή από τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας. Άρα και το επενδυμένο σ' αυτά κεφάλαιο έχει ιδιαίτερα "περιορισμένες" εναλλακτικές χρήσεις εκτός από τις επιβατικές μεταφορές.

Υπάρχει βέβαια και η δυνατότητα πώλησης του ακτοπλοϊκού πλωτού

υλικού, καθώς υπάρχει πάντοτε η αγορά των μεταχειρισμένων ακτοπλοϊκών πλοίων της Αφρικής ή και της Απω Ανατολής. Η επιλογή αυτή δεν κρίνεται ιδιαίτερα συμφέρουσα¹⁴ λόγω του περιορισμένου μεγέθους της αγοράς και ανάλογα με τη φάση του ναυτιλιακού κύκλου, αλλά είναι σχετικά συμφέρουσα υπό το καθεστώς δύσκολων περιστάσεων.

Το γεγονός του μικρού αριθμού των εναλλακτικών χρήσεων, δηλαδή του "μη αναστρέψιμου" κόστους υποδηλώνει ότι, ο μόνος τρόπος για την κερδοφορία της επένδυσης είναι η κατά το δυνατόν μεγαλύτερη αξιοποίηση της χρήσης αυτής. Αυτό σημαίνει ότι είναι καλύτερα να χρησιμοποιείται έστω και μερικά η επένδυση και να καλύπτεται έτσι ένα μέρος του σταθερού κόστους από το να μη χρησιμοποιείται καθόλου. Είναι λογικό ότι θα πρέπει να "καλυφθεί" το σταθερό κόστος, εφόσον η πρόσοδος ή ζημία που πραγματοποιείται είναι μικρότερη από το κόστος παροπλισμού¹⁵.

Εξ' αιτίας του μεγάλου ύψους του σχετικά επενδύμενου κεφαλαίου και λόγω του μη αντιστρέψιμου "δεσμευμένου" κόστους και της απορρέουσας ανάγκης κάλυψής του, όπως είδαμε, φρονούμε ότι υπάρχει η τάση στην ακτοπλοΐα, της μακροχρόνιας χρήσης του παλιού εξοπλισμού ακόμη και όταν διατίθεται και ένας πλέον σύγχρονος τεχνολογικά εξοπλισμός (νέα πλοία). Φθάνουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι: οι επιβατικές ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι βιομηχανία "δεσμευμένου" (sunk cost) κόστους με μικρό αριθμό εναλλακτικών χρήσεων.

Ενας άλλος χαρακτηριστικός παράγοντας στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών, που έχει επιρροή πάνω στην προσφορά αυτών, είναι οι επιπτώσεις που δημιουργούνται από την παρουσία των κύκλων μακράς διάρκειας. Αυτοί οι κύκλοι είναι διάρκειας 7-11 χρόνων¹⁶. Και σε άλλες

¹⁴ ibid.

¹⁵ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχή Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π., Κεφ.4.

¹⁶ Ένας κύκλος 7-11 χρόνια αναγνωρίζεται στις επενδύσεις παγίου κεφαλαίου. Βλ. J.J. Van Duijn, "The Long move in economic life", 1983, ο.π. σελ. 11.

βιομηχανίες εμφανίζονται οικονομικοί κύκλοι , αλλά η παρουσία τους στις επιβατικές μεταφορές , έχει ιδιαίτερη σημασία .

Ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ζήτησης είναι ότι πολλές φορές αυτή έχει στιγμιαίο χαρακτήρα. Αντίθετα όμως, η παραγωγή και η προσφορά επιβατικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δεν μπορεί να είναι στιγμιαία. Απαιτείται ένα χρονικό διάστημα για την προετοιμασία της παραγωγής των υπηρεσιών των πλοίων. Μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα πρέπει να γίνει η απόκτηση των πλοίων. Είναι απαραίτητη η δημιουργία κατάλληλης υποδομής (λιμάνια, εκβαθύνσεις ήδη υπάρχοντων λιμανιών, δίκτυο πρακτορείων κ.α.) και βέβαια η πρόσληψη και η ενδεχόμενη εκπαίδευση του προσωπικού. Η περίοδος προετοιμασίας συνεχίζεται ακόμη και όταν η μεταφορική δραστηριότητα έχει ξεκινήσει, διότι για να αντιμετωπιστεί η προσεχής χρήση απαιτείται ο καθαρισμός, η συντήρηση και ο έλεγχος του πλοίου και οι τυχόν επισκευές ή μετασκευές, η ειδική ή γενική επιθεώρηση κ.λ.π.

Παρατηρούμε δηλαδή ότι απαιτείται ένας αρκετός χρόνος προετοιμασίας προκειμένου να αρχίσουμε την προσφορά/παραγωγή των ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών προς το κοινό. Είναι λογικό βέβαια να τονίσουμε ότι ο προγραμματισμός πρέπει να γίνεται πριν από την έναρξη της παραγωγής των υπηρεσιών. Ο προγραμματισμός αρχίζει από τη μελέτη της επένδυσης, τον προγραμματισμό εξεύρεσης και διάθεσης του κεφαλαίου, και συνεχίζεται με την επιλογή του κατάλληλου πλοίου με βάση την επιθυμητή χωρητικότητα, τη κατάλληλη ταχύτητα, την κατά νόμο ηλικία, την οικονομική κατανάλωση των καυσίμων, επίσης και τον τύπο πλοίου, που ενδεικνύεται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, την απόσταση και τις δεδομένες λιμενικές ευκολίες .

Μετά από αυτό το αρχικό στάδιο απαιτείται συνεχής μελέτη των εξελίξεων της επιβατικής κίνησης. Με αυτόν τον τρόπο είναι δυνατός ο έγκαιρος προγραμματισμός στον κατάλληλο χρόνο και για τους 12 μήνες και η επακόλουθη αύξηση ή μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας, και η χρονική στιγμή που αυτή πρέπει να γίνει αλλά και σε ποιά δρομολόγια

και σε ποιές γραμμές θα συμβεί. Τέτοιες αναλύσεις δεν πρέπει να καθυστερούν διότι η καθυστέρηση της σχετικής απόφασης, καθιστά το αποτέλεσμα άκαιρο, διότι πιθανόν στοιχεία της Ζήτησης να έχουν αλλάξει στο μεταξύ. Αρα στην ακτοπλοϊκή αγορά απαιτείται ικανός χρόνος και έγκαιρος προγραμματισμός, πράγμα που στην πράξη ακολουθείται από μικρό αριθμό ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Οι μακροχρόνιοι κύκλοι στους οποίους αναφερθήκαμε, δηλαδή παραγωγή και χαρακτηριστικά ζήτησης, είναι στενά δεμένοι και με τον προγραμματισμό, γι' αυτό και αναφερθήκαμε σ' αυτούς. Τόσο αυτό το γεγονός, όσο και οι προηγούμενοι παράγοντες, δηλαδή, το ψηλό σταθερό κόστος που απαιτούν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές, και ο μη αντιστρέψιμος χαρακτήρας της χρήσης του επενδυμένου κεφαλαίου, οδηγούν στην ανάγκη εξασφάλισης μακρόχρονης εκμετάλλευσης των μεταφορικών μέσων, άρα και σε μια μακροχρόνια χρήση του κεφαλαίου. Ο απαιτούμενος μεγάλος χρόνος δημιουργεί και αβεβαιότητα για το αν η επένδυση θα αποβεί τελικά επωφελής. Δεν είναι περίεργο ότι οι ακτοπλοίοι επιδιώκουν 10ετή απόσβεση κεφαλαίου στο ιστορικό κόστος¹⁷.

Είναι χαρακτηριστικό, επίσης, το γεγονός της μεγάλης διάρκειας της οικονομικής δραστηριότητας των ακτοπλοϊκών σκαφών, που είναι 35 έτη, σύμφωνα με το νόμο, όπως αναφέραμε στο Κεφάλαιο 2.

Επειδή λοιπόν προκύπτει από τα προηγούμενα ότι είναι εξαιρετικά δύσκολη αλλά και μακροχρόνια καθοριστική η επενδυτική απόφαση στο συγκεκριμένο τομέα, αν μια επιχείρηση ή ένας φορέας κάνει μια λανθασμένη επιλογή θα πρέπει να παραμείνει μεγάλο χρονικό διάστημα με αυτή τη περιοριστική απόφαση. Οδηγούμαστε λοιπόν στην παραδοχή ότι: οι επιβατικές ακτοπλοϊκές μεταφορές εμφανίζουν κύκλους μακράς διάρκειας.

Προχωρώντας την ανάλυση μας στις ιδιομορφίες της προσφοράς επιβατικών μεταφορών θα λέγαμε ότι με το προηγούμενο χαρακτηριστικό συνυπάρχει και η αδυναμία αποθήκευσης της μη-χρησιμοποιούμενης

¹⁷ Βλ. Περιοδικό "Αργώ", "Στρογγυλό Τραπέζι για την Ακτοπλοΐα", Δεκέμβριος 1977.

μεταφορικής υπηρεσίας προκειμένου αυτή να χρησιμοποιηθεί στο μέλλον, όταν ζητηθεί. Εφ' όσον ένα δρομολογημένο πλοίο εκτελεί το ταξίδι του, η χωρητικότητα που προσφέρεται είναι δεδομένη, είτε χρησιμοποιείται είτε όχι δηλαδή η προσφορά ακτοπλοϊκών μεταφορών παρουσιάζει το χαρακτηριστικό της αδιαίρετης παραγωγής ή της μη-αποθηκεύσιμης χωρητικότητας. Η κατάσταση γίνεται περισσότερο περίπλοκη διότι, παράλληλα με την μεταφορά επιβατών εκτελείται και μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα. Αυτό είναι το χαρακτηριστικό για την βιομηχανία ακτοπλοϊκών πλοίων που μελετάμε, γιατί υπάρχουν και άλλες μεταφορικές βιομηχανίες, όπου η μεταφορά επιβατών είναι συμπαραγώγο της μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως στα φορτηγά πλοία που μπορούν να μεταφέρουν μέχρι 12 επιβάτες.

Αυτό το χαρακτηριστικό προκαλεί δυο βασικά προβλήματα :

- (α) το πρόβλημα της επιδότησης του ενός παραγώγου από το άλλο.
- (β) το πρόβλημα της κατανομής του συνολικού κόστους.

Το πρώτο πρόβλημα σχετίζεται τόσο με τον ανταγωνισμό των μεταφορικών μέσων, όσο και με τις Δημόσιες επιχορηγήσεις . Το Κράτος είναι πιθανόν επιδοτώντας τη μετακίνηση επιβατών στα απομακρυσμένα νησιά (άγονες γραμμές) να επιδοτεί ταυτόχρονα και την μεταφορά εμπορευμάτων στα κοντινά νησιά, τα οποία βρίσκονται στο ίδιο δρομολόγιο του πλοίου. Στην περίπτωση που θα υπήρχε ανταγωνιστικό μέσο, αυτό θα είχε απώλεια εσόδων λόγω της συγκεκριμένης προτίμησης των φορτωτών εξαιτίας της πιθανής χαμηλότερης τιμής. Αλλά θα συνέβαινε και κάτι άλλο, οι φόροι τους οποίους καταβάλλει η επιχείρηση μεταφέρονται με τη μορφή επιδότησης μέσω του Κράτους στον ανταγωνιστή του. (Αυτή η κατάσταση μπορούμε να υποθέσουμε ότι συνέβη στη δεκαετία του 1980, μεταξύ της Αεροπορίας και της Ακτοπλοΐας).

Το δεύτερο πρόβλημα συνδέεται με την έννοια του κοινού κόστους που όπως είναι γνωστό σημαίνει το σύνολο των δαπανών που γίνονται για το σύνολο της επιχειρηματικής δραστηριότητας και δεν είναι δυνατό να

διαχωριστεί ποιά συγκεκριμένη λειτουργία ή υπηρεσία αφορά άμεσα.

Ένα μεγάλο μέρος του κόστους της ακτοπλοϊκής μεταφοράς είναι κοινό για τους επιβάτες και τα οχήματα. Αν η κατανομή του σ' αυτούς τους δυο αποδέκτες δεν γίνει σωστά τότε ένας από τους δυο επιβαρύνεται δυσανάλογα, και η αντίστοιχη υπηρεσία χάνει την ανταγωνιστικότητά της, ενώ αντίθετα ο άλλος γίνεται ανταγωνιστικότερος¹⁸. Αυτά τα προβλήματα εμφανίζονται σε πολλές βιομηχανίες που παράγουν ταυτόχρονα πολλά προϊόντα, όμως αυτά τα προϊόντα έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα για την ακτοπλοϊκή μεταφορά επιβατών, λόγω του ανταγωνισμού που υπάρχει από το αεροπλάνο¹⁹.

Μια άλλη ιδιομορφία της προσφοράς επιβατικών μεταφορικών υπηρεσιών προέρχεται από την αναγκαιότητα παροχής συνεχούς και συνεπούς υπηρεσίας, που είναι άλλωστε και στοιχείο της ποιότητας υπηρεσίας. Αυτή η αναγκαιότητα δημιουργεί προβλήματα, που άλλες βιομηχανίες δεν έχουν στον ίδιο βαθμό. Η υποχρέωση παροχής αυτής της υπηρεσίας καθόλη την ημέρα, όλο το χρόνο, κατά την διάρκεια των αργιών και των διακοπών, είναι ένα χαρακτηριστικό που δεν έχουν άλλες βιομηχανίες παροχής υπηρεσιών, όπως ήδη είπαμε, στον ίδιο βαθμό και βέβαια μεγενθύνει, *ceteris paribus*, το συνολικό κόστος της υπηρεσίας αυτής. Άρα στις ακτοπλοϊκές μεταφορές απαιτείται αυξημένη συνέπεια και συνέχεια της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Η ανάλυση των προηγούμενων ιδιαίτερων παραγόντων που επιδρούν στην προσφορά επιβατικής μεταφορικής ικανότητας από την Ακτοπλοΐα έχει ήδη αναδείξει τη σημασία του συντελεστή της εργασίας. Η όλη φύση της προσφερόμενης υπηρεσίας απαιτεί υπεύθυνο και ψηλά εκπαιδευμένο

¹⁸Βεβαίως στην πράξη αυτό το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μερικά με την διαφοροποίηση των τιμών ανάμεσα στις διάφορες υπηρεσίες.

¹⁹Οι Νορβηγοί είχαν εφεύρει μια φόρμουλα να διαχωρίζουν το κόστος μεταξύ επιβατών και αυτοκινήτων για τα ferry boats τους. Βλ. Bjorn Foss, "Coastal Shipping", The Norwegian Shipping Academy, 1983, σελ. 151.

προσωπικό. Η ικανότητα που χρειάζεται είναι μεγαλύτερη από αυτή που απαιτείται από εργαζόμενους άλλων τομέων της οικονομίας, δεδομένου ότι στα χαρακτηριστικά της ποιότητας υπηρεσίας πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει η ασφάλεια, η εκπαίδευση και η γνώση των συγκεκριμένων κανόνων ασφαλείας εκ μέρους του πληρώματος, κρίνεται απαραίτητη και κρίσιμη. Η συνέπεια και η συνέχεια που προαναφέραμε συνδέονται καθοριστικά με το προσωπικό και βέβαια σε μεγάλο βαθμό εξαρτώνται από αυτό²⁰. Επομένως ο παράγοντας άνθρωπος επηρεάζει σημαντικά την προσφορά των ακτοπλοϊκών επιβατικών μεταφορέων μέσω της ικανότητάς του, αλλά και της υπευθυνότητάς του.

Μετά την αναφορά στο σπουδαίο ρόλο που διαδραματίζει το προσωπικό (στεριάς και θάλασσας) στην προσφορά επιβατικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, ολοκληρώσαμε την αναφορά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

4.4 Τύποι πλοίων.

Η μελέτη των διαφόρων πλευρών της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών θα ήταν ατελής αν δεν περιλάμβανε και αναφορά στους τύπους των πλοίων που κινούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές.

Ακτοπλοϊκά, είναι τα πλοία που εξυπηρετούν τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και οχημάτων μεταξύ λιμένων²¹. Διακρίνονται, με βάση το αντικείμενο της μεταφοράς (επιβάτες, οχήματα ή φορτία):

- I) επιβατηγά
 - (α) αμιγώς επιβατηγά
 - (β) μικτά (επιβάτες και οχήματα)

²⁰ Περίπτωση απεργιών, ιδιαίτερη συμπεριφορά προς τον επιβάτη στην επιβίβαση και αποβίβαση και κυρίως στην τήρηση του πλού. Ιδιαίτερα έντονο χαρακτηριστικό στα πλοία όπου μεσολαβεί ύπνος στη διάρκεια του ταξιδιού και απαιτούνται υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου.

²¹ Σύμφωνα με έναν ορισμό ακτοπλοϊκά είναι τα πλοία που στη διάρκεια του πλού βλέπουν συνεχώς ξηρά/ακτή. Αυτό δεν ισχύει βέβαια, για τους πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας (Πειραιάς - Κρήτη π.χ.)

II) οχηματαγωγά

III) φορτηγά

Επιβατηγά με βάση διεθνή αλλά και εθνικό ορισμό είναι τα πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες.

Τα επιβατηγά σκάφη που εξυπηρετούν στις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας με βάση τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά διακρίνονται σε:

- α. κλασσικά επιβατηγά που μεταφέρουν μόνο επιβάτες και μικρές σχετικά ποσότητες φορτίου (Ε/Γ).
- β. Επιβατηγά - οχηματαγωγά που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα ΙΧ και Δ.Χ (λεωφορεία φορτηγά) (Ε/Γ - Ο/Γ). Τα πλοία αυτά διακρίνονται σε κλειστού τύπου και σε ανοικτού τύπου. Τα κλειστού τύπου (Ε/Γ-Ο/Γ) δρομολογούνται στις Κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές (δηλαδή σε γραμμές μεγάλης απόστασης). Τα ανοικτού τύπου (Ε/Γ-Ο/Γ) δρομολογούνται σε γραμμές μικρής απόστασης μέσα σε προστατευμένες ("προασπισμένες") περιοχές και πορθμειακές γραμμές.
- γ. επιβατηγά ταχύπλοα τα οποία δρομολογούνται κυρίως στη Γραμμή Αργοσαρωνικού και σε μικρές αποστάσεις μέσα σε προασπισμένες περιοχές. Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι οι μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσουν κινούμενα είτε με ειδικά πτερύγια, ή με το σύστημα στρώματος αέρα είτε με άλλο ανάλογο σύστημα δυναμικής υποστήριξης. Τα ταχύπλοα τέλος μεταφέρουν προς το παρόν μόνον επιβάτες.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο τύπος του πλοίου που κυριαρχεί τα τελευταία 20-30 χρόνια στις ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι το επιβατηγό - οχηματαγωγό το οποίο καλύπτει τις ανάγκες μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων²².

²²Βλ. Γ.Π. Βλάχου, "Τύποι Πλοίων", τμητικός τόμος Φρ.Λέτσα, ΑΒΣΠ Πειραιώς, 1990.

4.5. Φορείς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

Μεγάλου ενδιαφέροντος θέμα είναι οι φορείς που προσφέρουν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Οι φορείς αυτοί είναι:

- α. Ιδιωτικές ναυτιλιακές Εταιρείες
- β. Εταιρείες Λαϊκής Βάσης²³

Στις δυο μορφές που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ακτοπλοΐας, δεν υπάρχει Κρατική παρουσία²⁴, εκτός από περιπτώσεις κρατικών επιδοτήσεων, όπως συμβαίνει στις άγονες γραμμές, καθεστώς το οποίο αναλύσαμε όταν αναφερθήκαμε στο Νομικό πλαίσιο της Ακτοπλοΐας. Και οι δυο μορφές που αναφέραμε λειτουργούν με το ίδιο νομικό καθεστώς, όσον αφορά τις άδειες σκοπιμότητας, τη δρομολόγηση, την ναυτολόγηση, τους όρους μεταφοράς κ.λ.π. Στο παρελθόν και για ένα μικρό χρονικό διάστημα οι Ε.Λ.Β. είχαν ευνοϊκότερους όρους χρηματοδότησης από τις Τράπεζες. Γεγονός το οποίο δεν ισχύει πλέον.

Οι σκοποί των επιχειρήσεων που δρουν στο χώρο της βιομηχανίας των ακτοπλοϊκών μεταφορών δεν είναι κοινοί, διαφέρουν. Οι μεν ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις (με βάση άλλωστε και την παραδοσιακή μικροοικονομική θεωρία) έχουν στη μακροπρόθεσμη περίοδο, σαν αντικειμενικό σκοπό, τη μεγιστοποίηση του κέρδους.

Οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης, έχουν σαν άμεσους σκοπούς, όπως ρητά αναγράφεται στο Καταστατικό τους: *την ασφαλή ταχεία και άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων. Και έμμεσο σκοπό: την τακτική και κανονική εκτέλεση των δρομολογίων, το άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών, την αξιοποίηση των δαπανών διακίνησης και την παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.* Θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε όλους αυτούς τους στόχους λέγοντας ότι θεωρητικά οι

²³Οι Ε.Λ.Β. εμφανίσθηκαν το 1967 με την ίδρυση και λειτουργία της Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης (ΑΝΕΚ) και αποτελούν επιχείρηση ευρείας πολυμετοχικής βάσης.

²⁴Στη δεκαετία του 1980 υπήρξε η "Ελληνική Ακτοπλοΐα ΑΕ" που δημιουργήθηκε από την ΕΤΒΑ διαχειριζόμενη πλοία προβληματικών εταιρειών Λαϊκής Βάσης, αλλά επώχευσε(1991).

Ε.Λ.Β. αποσκοπούν πρώτιστα στην μεγιστοποίηση της ευημερίας των καταναλωτών των υπηρεσιών που προσφέρουν και όχι μόνο στην μεγιστοποίηση του κέρδους των μετόχων²⁵.

Η εμφάνιση των ΕΛΒ στο χώρο που μέχρι τότε δραστηριοποιούνταν οι παραδοσιακές Ακτοπλοϊκές εταιρείες, το έτος 1967 (με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου "Ηράκλειο"), αποτέλεσε ιστορική συνέχεια του θεσμού των Συντροφοναυτών των νησιών Υδρας, Σπετσών και Ψαρών. Ο θεσμός αυτός είχε δυναμική εξέλιξη στα χρόνια του Απελευθερωτικού Αγώνα του 1821 ²⁶.

Το αίτιο όμως της δημιουργίας αυτών των ευρείας μετοχικής βάσης εταιρειών, ήταν η κάλυψη της ανάγκης της συνεπούς ασφαλούς ταχείας και άνετης μεταφοράς προσώπων και οχημάτων. Οι μέτοχοι αυτών των εταιρειών είναι συνήθως και χρήστες των προσφερόμενων υπηρεσιών, άρα το ενδιαφέρον τους για την ποιότητα υπηρεσίας είναι μεγαλύτερο. Ένα από τα στοιχεία που μπορεί να αποδεικνύει αυτό το γεγονός, είναι η ηλικία των πλοίων των Ε.Λ.Β. Η ηλικία ενός πλοίου συναρτάται τόσο με την ασφάλεια όσο και με την ταχύτητα και την άνεση. Έτσι ενώ το 1960 η μέση ηλικία των πλοίων ήταν 29 χρόνια, είκοσι χρόνια αργότερα το 1980, η μέση ηλικία κατέβηκε στα 14.3 χρόνια με νεώτερα τα πλοία Ε.Λ.Β. που είχαν μέση ηλικία 13.5 χρόνια²⁷. Αλλά το 1990 παρατηρείται γήρανση του στόλου αφού η μέση ηλικία έφθασε τα 21 χρόνια. Βέβαια θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι ευρείες μετασκευές που πραγματοποιούνται στα πλοία, αποτρέπουν την μείωση της ποιότητας υπηρεσίας, λόγω της μεγαλύτερης ηλικίας.

²⁵Βλ. Ι.Σ. Βαβούρα & Κ.Σ. Αρχοντάκη, "Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες", ο.π., σελ. 19-27.

²⁶Το 1821 η Υδρα είχε 121 πλοία και Σπέτσες 47 πλοία, από τα 168 πλοία μόνο τα 14 ήταν ιδιόκτητα, τα υπόλοιπα 154 ήταν συνεταιρικά.

²⁷Βλ. Ι.Σ. Βαβούρα, Αρχοντάκη Κ.Σ., "Οι Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες", εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1982, σελ. 20.

Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι κατά την δεκαετία 1980-1990 οι Ε.Λ.Β. αντιμετώπισαν πολλά προβλήματα με αποτέλεσμα την χρεωκοπία κάποιων από αυτές. Αυτό οφείλετο σε ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες. Σαν κυριότερους ενδογενείς παράγοντες θα μπορούσαμε να αναφέρουμε, την κακή διοίκηση, την μη εφαρμογή των αρχών του προγραμματισμού σ' ότι αφορά τις επενδύσεις, την ατελή και ανεπαρκή αποσαφήνιση των επιδιωκόμενων σκοπών και την "απάθεια" σημαντικού αριθμού μετόχων. Οι εξωγενείς παράγοντες είναι η οικονομική κρίση της περιόδου 1981-1984, ή έλλειψη συντονισμένης και επιστημονικά τεκμηριωμένης κρατικής πολιτικής και προβλήματα υποδομής²⁸.

4.6. Ο ρόλος του Κράτους.

Στην περίπτωση της ελληνικής Ακτοπλοΐας όπως και σε άλλες βιομηχανίες, η ρύθμιση στον τομέα της προσφοράς υπηρεσιών γίνεται από το Κράτος. Εχουμε ήδη μελετήσει στο Κεφάλαιο 1 το πλούσιο ιστορικό παρελθόν αυτού του φαινομένου, τις επανειλημμένες προσπάθειες του Ελληνικού Κράτους για τη λύση του λεγόμενου Ακτοπλοϊκού Ζητήματος. Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η παρέμβαση του Κράτους μέσω της ρύθμισης (Regulation) είναι μια κατάσταση που παρατηρείται στον τομέα των επιβατηγών μεταφορών όλων των αναπτυγμένων χωρών. Βέβαια η φύση και το μέγεθος των ρυθμίσεων ποικίλει από χώρα σε χώρα. Επίσης τα τελευταία χρόνια έχουν καταβληθεί μεγάλες προσπάθειες για τη μείωση ή απάλειψη της παρέμβασης του Κράτους, με αυτό που αποκαλείται απορρύθμιση (Deregulation), και τις γενικότερες επιπτώσεις συναντάμε σε σχετικά εκτενή αλλά σύγχρονη βιβλιογραφία. Οι αναλύσεις αυτές αναφέρονται κυρίως γύρω από την μείωση της παρέμβασης στις εσωτερικές αεροπορικές γραμμές των ΗΠΑ και την μείωση της παρέμβασης στις λεωφορειακές γραμμές αστικές και υπεραστικές στη Μ. Βρετανία.

Η ρύθμιση είναι μια ιδιαίτερα ευρεία έννοια με πολλές σημασίες, στο

²⁸ Βλ. Ι.Σ. Βαβουρα και Κ.Σ. Αρχοντάκη, "Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες, ο.π. σελ. 50-63.

χώρο όμως των μεταφορών αναφερόμαστε σε τρία συγκεκριμένα σημεία²⁹:

- (α) Οικονομική ρύθμιση
- (β) Ρύθμιση των όρων μεταφοράς
- (γ) Ρύθμιση μέσω κοινωνικής πολιτικής

Η οικονομική ρύθμιση υλοποιείται προς τρεις κυρίως κατευθύνσεις :

- (1) Ρύθμιση τιμής (στην περίπτωση των ελληνικών Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών πραγματοποιείται με τον καθορισμό ναυτολογίου)
- (2) Έλεγχος της εισόδου νέων επιχειρήσεων (υλοποιείται στην περίπτωσή μας μέσω της Αδειας Σκοπιμότητας)
- (3) Οικονομικός έλεγχος των αποτελεσμάτων των παρεχομένων υπηρεσιών (δεν εφαρμόζεται καθόλου στην Ελληνική περίπτωση)

Η ρύθμιση των όρων μεταφοράς αναφέρεται στον έλεγχο των συνθηκών μεταφοράς (όριο αριθμού μεταφερομένων επιβατών, σύνθεση πληρώματος, περιορισμός λειτουργίας σε συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες).

Τέλος η ρύθμιση μέσω της γενικής κοινωνικής πολιτικής σχετίζεται με:

- (1) Τα θετικά και αρνητικά αποτελέσματα της υποστήριξης ενός μεταφορικού μέσου έναντι κάποιου άλλου (Επιδότηση ταχυδρομικών γραμμών, κάλυψη ελλειμάτων αεροπορικής εταιρείας).
- (2) Το ιδιοκτησιακό καθεστώς (Εταιρείες Λαϊκής Βάσης, ιδιώτες)
- (3) Τους περιορισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος (εφαρμογή των διεθνών κανονισμών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος).

Μπορούμε επίσης να διακρίνουμε την έννοια της ρύθμισης ως προς τον τρόπο της άσκησής της σε άμεση και έμμεση.

Η οικονομική ρύθμιση ασκείται άμεσα στις επιχειρήσεις που προσφέρουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες με τον καθορισμό ναυτολογίου από

²⁹ Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", οπ.π. σελ. 106-107.

το YEN. Η κοινωνική ρύθμιση ασκείται έμμεσα μέσω του κλίματος μέσα στο οποίο η μεταφορική υπηρεσία δρα. Επίσης η ρύθμιση επηρεάζεται από τους χρηματοδοτικούς όρους με τους οποίους η μεταφορική επιχείρηση λειτουργεί.

Ο έλεγχος των όρων μεταφοράς συνηθέστερα είναι άμεσος, όπως η επιβολή των όρων ασφάλειας και σπανιότερα έμμεσος, όταν πρόκειται για ανάμειξη μέσω των επιβαλλόμενων όρων της μεταφοράς στις επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Η ρύθμιση η οποία εκτελείται με διάφορους θεσμούς του Κράτους (Νομοθεσία) στοχεύει³⁰:

- α) στην προστασία του κοινωνικού συνόλου
- β) στην βελτίωση του μεταφορικού συστήματος.

Στην Ελλάδα ρυθμιστικός φορέας για την ακτοπλοΐα είναι κυρίως το YEN με τις αρμόδιες υπηρεσίες του. Η παρέμβαση του Κράτους μέσω του YEN υφίσταται σε όλες τις μορφές της ρύθμισης που προαναφέραμε δηλ. στα ναυολόγια, στην εισοδο νέων επιχειρήσεων, στην επιβολή όρων ασφάλειας, στον καθορισμό δρομολογιακών γραμμών, διακρίσεις των επιβατηγών πλοίων, στον καθορισμό αγόνων γραμμών, στις συνθήκες εργασίας πληρωμάτων, ασφάλιση. Στο θέμα αυτό θα επανέλθουμε αρκετές φορές στα επόμενα Κεφάλαια.

4.7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σκοπός μας σ' αυτό το κεφάλαιο ήταν να περιγράψουμε την εξέλιξη και την υπάρχουσα κατάσταση σε ότι αφορά την προσφορά ακτοπλοϊκών επιβατικών μέσων για τη νησιωτική Ελλάδα.

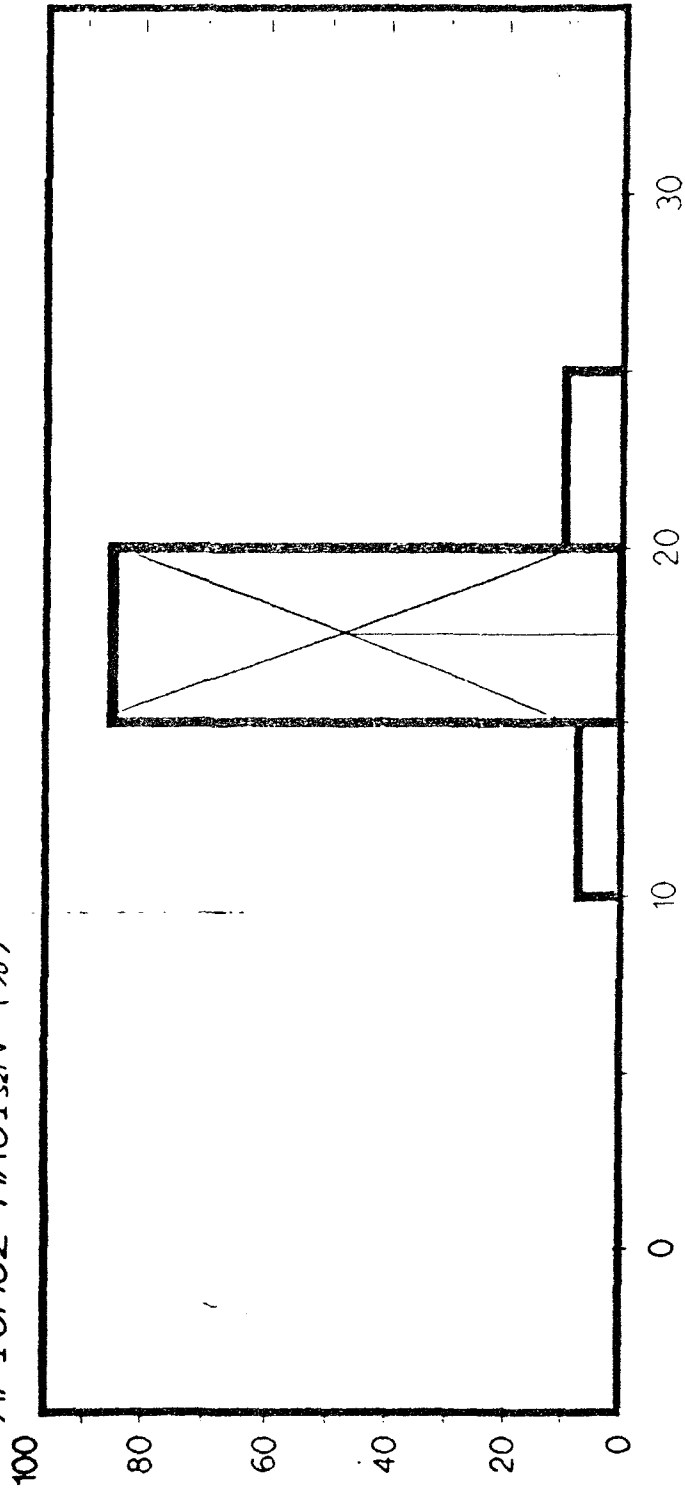
Δίνονται στη συνέχεια στοιχεία, για τους τύπους πλοίων που χρησιμοποιούνται, τα χαρακτηριστικά τους και τον αριθμό τους κατά κύρια γραμμή. Όπως προκύπτει από τους πίνακες (4.7.1 - 4.7.6) που ακολουθούν

³⁰ Farris M.T. Harding F.E., "Passenger Transportation", Prentice-Hall Inc, New Jersey, 1976

κυρίαρχος τύπος πλοίου μέχρι στιγμής είναι τα Ε/Γ-Ο/Γ. Στις βραχείες αποστάσεις, που όπως σημειώθηκε δεν είναι βασικό θέμα αυτής της διατριβής, φαίνεται να διεισδύουν τα υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίας μεταφορικά μέσα, όπως τα Flying Dolphins (Hydrofoils) και τα Catamarans. Από την επεξεργασία των στοιχείων των πινάκων προέκυψε ότι η ηλικία των πλοίων είναι σχετικά μεγάλη, δηλ. 21 χρόνων (Διάγραμμα 4.7.1.) και ότι η τυπική ταχύτητα είναι κάπως μικρή δηλ. 18 κόμβοι (Διάγραμμα 4.7.2.). Εκείνο επίσης που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι η κατάταξη των γραμμών με βάση το σύνολο της προσφερόμενης χωρητικότητας, ταυτίζεται με την κατάταξη που προήλθε από την επεξεργασία των στοιχείων κίνησης επιβατών, Πίνακας 4.7.7. Δηλαδή στην κατάταξη ο μεγαλύτερος αριθμός Κ.Ο.Χ. συναντάται στη γραμμή Πειραιώς-Κρήτης, ακολουθεί η γραμμή Πάρου-Νάξου-Θήρας και μετά η Σύρου-Τήνου-Μυκόνου, το ίδιο συμβαίνει και με τη μεταφορική χωρητικότητα σε επιβάτες χειμώνα-θέρους.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.7.1

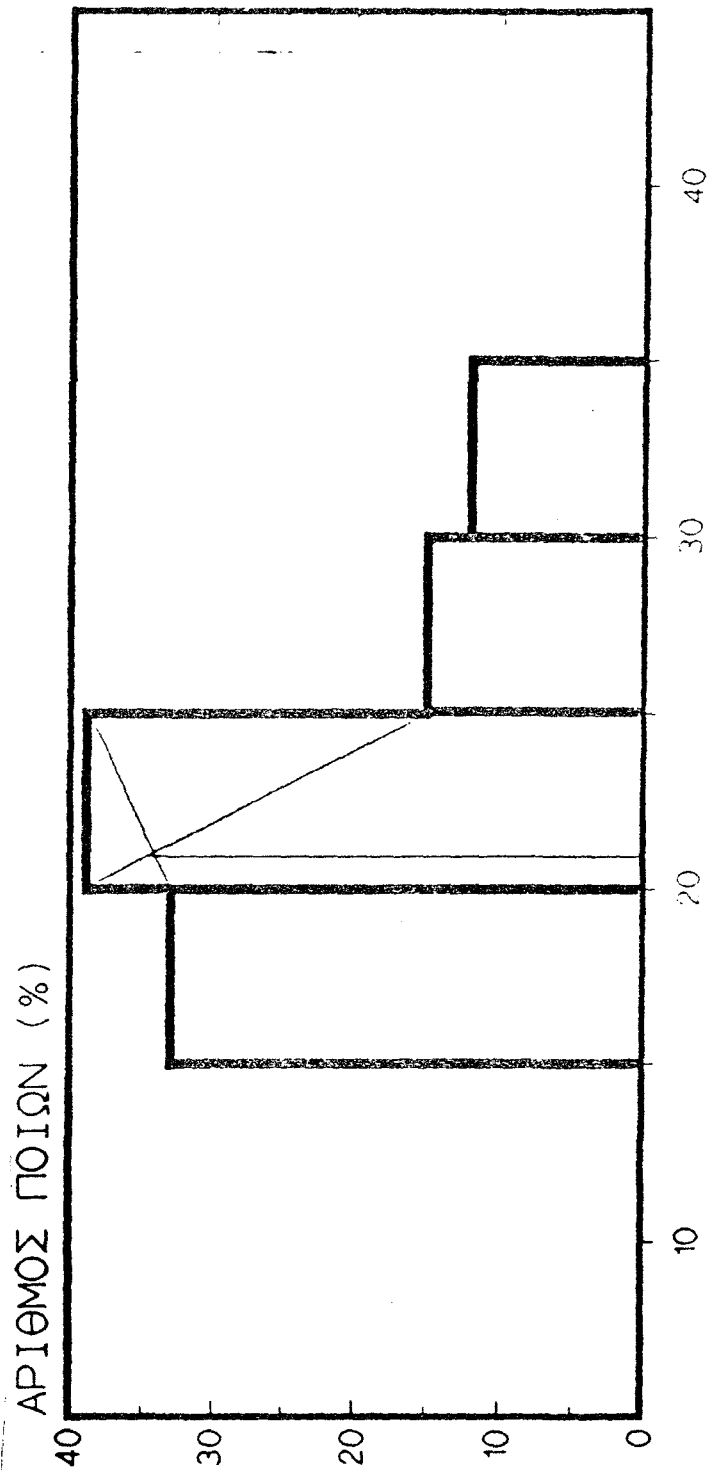
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ (%)



ΤΥΠΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ = 17.75

ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ Υ.Ε.Ν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.7.2



ΤΥΠΙΚΗ ΗΛΙΚΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΚΥΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ : 20.9

ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ Υ.Ε.Ν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.1

ΑΛΛΑΓΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΓΡΑΦΗΣ
ΒΕΙΡΑΙΑ - ΚΡΗΤΗΣ

| Α / Α | ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΓΡΑΦΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΙΟΥ | ΕΙΔΟΣ | ΤΑΧΥΤΗΤΑ | Κ. Ο. Ξ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΑΡΙΘΜΟΣ | | | |
|--------|------------------------|---------------|---------|----------|----------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Γ) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Ξ. | ΚΟΡΤ. |
| 1 | ΒΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΡΗΤΗΣ | ΑΠΤΕΡΑ | Ε/Γ-Ο/Γ | 20 | 8175 | 19 | 741 | 1466 | 150 | 70 |
| 2 | >> | ΚΑΡΤΙΑ | Ε/Γ-Ο/Γ | 17 | 7292 | 20 | 952 | 1420 | 120 | 58 |
| 3 | >> | ΚΗΣΣΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 16 | 7262 | 25 | 881 | 1528 | 90 | 63 |
| 4 | >> | ΚΡΗΤΗ | Ε/Γ-Ο/Γ | 19 | 6843 | 20 | 748 | 1652 | 140 | 60 |
| 5 | >> | ΚΙΝΣ ΚΙΝΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 20 | 9651 | 19 | 998 | 1500 | 400 | 50 |
| 6 | >> | ΑΙΣΗΙ | Ε/Γ-Ο/Γ | - | 4965 | 14 | 295 | 441 | - | - |
| 7 | >> | ΡΕΒΗΚΟΝ | Ε/Γ-Ο/Γ | 17 | 7942 | 20 | 952 | 1420 | 120 | 58 |
| 8 | >> | ΦΑΙΣΤΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 17 | 7356 | 25 | 872 | 1528 | 142 | 32 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 15,75 | 58836 | 20,25 | 6439 | 10955 | 1162 | 391 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.2

ΑΛΛΑΓΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΓΡΑΦΗΣ
ΒΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΡΑΞΑΝΗΣΟΥ

| Α / Α | ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΓΡΑΦΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΙΟΥ | ΕΙΔΟΣ | ΤΑΧΥΤΗΤΑ | Κ. Ο. Ξ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΑΡΙΘΜΟΣ | | | |
|--------|------------------------|---------------|---------|----------|----------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Γ) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Ξ. | ΚΟΡΤ. |
| 1 | ΒΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΡΑΞΑΝΗΣΟΥ | ΓΑΛΥΣΣΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 18 | 2125 | 31 | 445 | 650 | 110 | 28 |
| 2 | >> | ΚΑΛΙΡΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 17 | 7465 | 25 | 864 | 1218 | 70 | 40 |
| 3 | >> | ΡΟΒΟΣ | Ε/Γ-Ο/Γ | 21 | 7947 | 18 | 794 | 1443 | 80 | 50 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 18,66 | 17537 | 24,66 | 2103 | 3311 | 260 | 118 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΔΟΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΠΑΡΟΥ-ΜΑΞΟΥ-ΘΕΡΑΣ

| Α / Α | ΔΙΔΟΜΑΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΔΙΟΥ | ΕΙΔΟΣ | ΤΑΥΤΗΤΑ | Κ. Ο. Ξ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΜΗΝΟΣ | | | |
|--------|---------------------|------------------|---------|---------|----------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Ι) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Ξ. | ΚΟΡΤ. |
| 1 | ΠΑΡΟΥ- ΜΑΞΟΥ- ΘΕΡΑΣ | ΑΙΓΛΙΟΝ | Ε/Τ-Ο/Τ | 18 | 2795 | 33 | 434 | 1070 | 150 | 12 |
| 2 | >> | ΑΠΟΛΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 20 | 5590 | 18 | 1079 | 2508 | 280 | 50 |
| 3 | >> | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΣΠΡΕΣΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 18,5 | 3023 | 26 | 979 | 1534 | 80 | 22 |
| 4 | >> | ΕΛΛΑΣ ΕΣΠΡΕΣΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 19 | 2405 | 19 | 483 | 1308 | 180 | 28 |
| 5 | >> | ΚΥΚΛΑΔΕΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 16 | 7262 | 25 | 881 | 1528 | 90 | 63 |
| 6 | >> | ΜΑΞΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 18 | 2761 | 17 | 508 | 606 | 48 | 8 |
| 7 | >> | ΚΤΑΛΙΑΚΑ | Ε/Τ-Ο/Τ | 17 | 5814 | 22 | 1866 | 2109 | 85 | 60 |
| 8 | >> | ΕΛ-ΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 17 | 3977 | 20 | 566 | 935 | 48 | 8 |
| 9 | >> | ΒΟΣΣΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 21 | 7824 | - | - | 1800 | 180 | 20 |
| 10 | >> | ΡΟΔΑΚΗ | Ε/Τ-Ο/Τ | 21 | 8272 | 18 | 925 | 1923 | 59 | 70 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 18,5 | 49723 | 22 | 6911 | 15313 | 960 | 341 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΔΟΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΠΕΙΡΑΙΟΣ - ΑΥΤΙΣΤΗΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

| Α / Α | ΔΙΔΟΜΑΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΔΙΟΥ | ΕΙΔΟΣ | ΤΑΥΤΗΤΑ | Κ. Ο. Ξ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΜΗΝΟΣ | | | |
|--------|----------------------------|---------------|---------|---------|----------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Ι) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Ξ. | ΚΟΡΤ. |
| 1 | ΠΕΙΡΑΙΟΣ-ΑΥΤΙΣΤΗΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ | ΙΩΝΙΟΝ | Ε/Τ-Ο/Τ | 16 | 2113 | 19 | 425 | 651 | 90 | 14 |
| 2 | >> | ΚΙΡΣΑΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 18 | 2899 | 29 | 615 | 1317 | 50 | 35 |
| 3 | >> | ΜΗΛΟΣ ΕΣΠΡΕΣΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 19 | 4797 | 22 | 820 | 2000 | 135 | 20 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 17,66 | 9809 | 23,33 | 1860 | 3968 | 275 | 69 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.5

ΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟΔΟΣΙΟΥ ΣΤΟΑΟΥ ΓΡΑΦΗΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΣΙΟΥ-ΚΥΤΙΑΩΡΗΣ

| Α / Α | ΑΠΟΔΟΣΙΑΚΕΣ ΓΡΑΦΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ | ΕΤΑΟΣ | ΤΑΧΥΤΗΤΑ | Κ.Ο.Υ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΑΡΙΘΜΟΣ | | | |
|--------|-------------------------|--------------|---------|----------|--------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Ι) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Υ. | ΚΩΠΤ. |
| 1 | ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΣΙΟΥ-ΚΥΤΙΑΩΡΗΣ | ΑΥΓΟΣ ΠΑΛΑΡΑ | Ε/Τ-Ο/Τ | 15 | 1804 | 23 | 248 | 625 | 10 | 50 |
| 2 | >> | ΗΡΩΣ ΣΙΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 16 | 3118 | 24 | 800 | 800 | 100 | 38 |
| 3 | >> | ΟΚΥΡΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 16,5 | 6203 | 33 | 570 | 876 | 45 | 40 |
| 4 | >> | ΣΑΥΡΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 15 | 6500 | 25 | 769 | 1200 | 90 | 70 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 15,62 | 17265 | 26,25 | 2387 | 3501 | 245 | 198 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.6

ΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟΔΟΣΙΟΥ ΣΤΟΑΟΥ ΓΡΑΦΗΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΣΥΡΟΥ-ΤΗΩΟΥ-ΚΥΚΩΟΥ

| Α / Α | ΑΠΟΔΟΣΙΑΚΕΣ ΓΡΑΦΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ | ΕΤΑΟΣ | ΤΑΧΥΤΗΤΑ | Κ.Ο.Υ. | ΗΛΙΚΙΑ | ΑΡΙΘΜΟΣ | | | |
|--------|-----------------------------|--------------|---------|----------|--------|--------|-----------|-----------|-------|-------|
| | | | | | | | ΕΠΙΒ. (Ι) | ΕΠΙΒ. (Θ) | Ι. Υ. | ΚΩΠΤ. |
| 1 | ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΣΥΡΟΥ-ΤΗΩΟΥ-ΚΥΚΩΟΥ | ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 19 | 3908 | 20 | 389 | 1305 | 240 | 40 |
| 2 | >> | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 20 | 4407 | 25 | 908 | 1894 | 140 | 18 |
| 3 | >> | ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ | Ε/Τ-Ο/Τ | 22 | 4951 | 32 | 1303 | 1845 | 75 | - |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 20,3 | 13266 | 25,6 | 2600 | 5044 | 455 | 58 |

* ΕΠΙΒ. (Ι) = ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΕΙΜΕΝΑ

* ΕΠΙΒ. (Θ) = ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΘΕΡΟΥΣ

ΠΗΓΗ (για όλους τους προηγούμενους πίνακες): Επεξεργασία στοιχείων
Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Υ.Ε.Ν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.7

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΣΤΑΣΟΥ ΚΑΤΑ ΓΡΑΜΜΗ
(έτος 1991)

| Α/Α | ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ | Κ.Ο.Χ. | ΕΠΙΒΑΤΕΣ (Χ) | ΕΠΙΒΑΤΕΣ (Θ) | Ι.Χ. | ΦΟΡΤ. |
|-----|---------------------------------|--------|-----------------|-----------------|------|-------|
| 1 | ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΡΗΤΗΣ | 58836 | 6439 | 10955 | 1162 | 391 |
| 2 | ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟΥ-ΝΑΞΟΥ | 49723 | 6911 | 15133 | 960 | 341 |
| 3 | ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟΥ- ΤΗΝΟΥ-ΜΥΚΟΝΟΥ | 13266 | 2600 | 5044 | 455 | 58 |
| 4 | ΠΕΙΡΑΙΑ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | 17537 | 2103 | 3311 | 260 | 113 |
| 5 | ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟΥ- ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ | 17265 | 2387 | 3501 | 245 | 199 |
| 6 | ΠΕΙΡΑΙΑ-Δ.ΚΥΚΛΑΔΩΝ | 9909 | 1860 | 3968 | 275 | 69 |

Πηγή: Οι Πίνακες 4.7.1, 4.7.2, 4.7.3, 4.7.4, 4.7.5, 4.7.6

Με την ολοκλήρωση του Κεφαλαίου της Προσφοράς συμπληρώνεται το πρώτο μέρος της διατριβής που κύριο στόχο είχε να δώσει τα βασικά στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα, στα επόμενα Κεφάλαια θα γίνει εμβάθυνση, επέκταση και ανάλυση και αυτών των στοιχείων, με σκοπό να καταστεί δυνατή η εξακρίβωση ή η αποκάλυψη κυρίαρχων οικονομικών χαρακτηριστικών της Ακτοπλοΐας, δηλαδή του Κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, της Μορφής της Αγοράς και της Τιμολόγησης. Με βάση αυτά τα ευρήματα, θα προχωρήσουμε σε προτάσεις οικονομικού και θεσμικού περιεχομένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Το κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα

5.1. Εισαγωγή

Μετά τη μελέτη των χαρακτηριστικών της ζήτησης και της προσφοράς Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, καθώς και την αναφορά στο Θεσμικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις ελληνικές Ακτοπλοϊκές γραμμές θα περάσουμε σε μερικές παρατηρήσεις και αναλυτικές διαπιστώσεις πάνω στο κόστος παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Εχουμε ήδη αναφερθεί σύντομα στο κόστος παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, στο Κεφάλαιο 4, δεδομένου ότι αυτό αποτελεί έναν από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς. Η παραγωγή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών απαιτεί την ανάλωση μέρους των συντελεστών της παραγωγής, δηλαδή του χώρου (λιμενική υποδομή), του κεφαλαίου (των ανθρωπίνων προσπάθειών για επέκταση της παραγωγής, και οι οποίες καταναλίσκονται ως επί το πλείστον για την παραγωγή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και όχι προς ίδιο όφελος), και της Εργασίας (πληρωμάτων, επιχειρηματία).

Η χρήση των συντελεστών της παραγωγής γίνεται προκειμένου να παραχθεί παραγωγικό έργο, δηλαδή μετακίνηση επιβατών και οχημάτων από και προς τα νησιά της χώρας.

Η χρησιμοποίηση μέρους των παραγωγικών συντελεστών για την παραγωγή ακτοπλοϊκής υπηρεσίας δημιουργεί για την ακτοπλοϊκή επιχείρηση κόστος ίσο προς την αξία των χρησιμοποιούμενων συντελεστών. Η αξία των συντελεστών που χρησιμοποιούνται είναι ίση προς το ανώτατο ποσό έργου που θα μπορούσε να παραχθεί, εάν

χρησιμοποιούνται σε άλλο τομέα της οικονομίας¹.

Αρα το κόστος παραγωγής μια ακτοπλοϊκής υπηρεσίας, εκφράζεται από την χρηματική αξία όλων των καταναλωθέντων συντελεστών της παραγωγής για την παραγωγή του μεταφορικού έργου. Έτσι, συνδέεται το οικονομικό κόστος παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με το χρηματικό κόστος και καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το κόστος παραγωγής μίας ακτοπλοϊκής υπηρεσίας, είναι το χρηματικό ποσό που καταβάλλεται για την απόκτηση των παραγωγικών συντελεστών, που είναι απαραίτητοι για την παραγωγή μεταφορικού έργου².

Η γνώση του κόστους που απαιτείται για την παραγωγή Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών κρίνεται απαραίτητη:

- α. για τον καθορισμό των ναυτολογίων
- β. για τον έλεγχο των συνθηκών υπό το καθεστώς των οποίων δρουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις προκειμένου να προσαρμοσθούν με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά
- γ. για τον καθορισμό της επενδυτικής πολιτικής των ακτοπλοϊκών μεταφορών και για τον καθορισμό των επιθυμητών όρων απασχόλησης της χωρητικότητας τους³.

Πριν ασχοληθούμε με την ανάλυση του κόστους της παραγωγής, θα πρέπει να συνδυάσουμε το κόστος με τον παράγοντα χρόνο, και να προσδιορίσουμε χρονικά το εύρος κάποιων περιόδων:

α. Βραχυπρόθεσμη περίοδος: Η βραχυπρόθεσμη περίοδος είναι το

¹Πρόκειται για αυτό που η οικονομική θεωρία ονομάζει Κόστος Ευκαιρίας.

²Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική σπ.π. σελ. 29. Η αποδοχή αυτής της ισότητας, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ = ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ δεν ανταποκρίνεται εντελώς στην πραγματικότητα, όμως την κάνουμε δεκτή για αναλυτικούς λόγους, Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1988, σελ. 149.

³Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, σπ.π. σελ 47.

χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εκτέλεση ενός ή περισσότερων ταξιδιών από τον αφετήριο λιμένα στον λιμένα προορισμού, ή για την εκτέλεση ενός ή περισσότερων κυκλικών ταξιδιών μια συγκεκριμένη εποχή του χρόνου. Επειδή όμως η διάρκεια της βραχυπρόθεσμης περιόδου εξαρτάται από το ειδικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε⁴ την συγκεκριμένη περίπτωση, θα επιλέξουμε σαν διάρκεια της βραχυπρόθεσμης περιόδου, το χρόνο που απαιτείται για την πραγματοποίηση κυκλικών ταξιδιών δηλαδή την αναχώρηση από τον αφετήριο λιμένα, τις προσεγγίσεις σε συγκεκριμένα νησιά, βάσει του καθορισμένου δρομολογίου, και την επιστροφή στο λιμάνι αφετηρίας.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα της εκτέλεσης δρομολογίων οι εισροές των διάφορων συντελεστών της παραγωγής είτε παραμένουν σταθερές (κεφάλαιο, εργασία) ενώ κάποιες μεταβάλλονται (καύσιμα), άρα ανταποκρίνεται στον κλασσικό ορισμό της βραχυχρόνιας περιόδου⁵.

Στο ερώτημα αν θα πρέπει να πάρουμε υπόψη μας την εποχή του έτους, πιστεύουμε ότι η απάντηση είναι αρνητική⁶. Γιατί το νομικό πλαίσιο προβλέπει ότι η δραστηριοποίηση είναι η ίδια όλες τις εποχές τους χρόνου, αν εξαιρέσουμε βλάβες, αργίες, ετήσιες Επιθεωρήσεις, και άδειες του Υπουργού ΕΝ. Γενικά, με βάση τη Νομοθεσία, από την απόκτηση της Αδειας Σκοπιμότητας, εκπορεύεται η υποχρέωση της παροχής της συγκεκριμένης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας, ετήσια (για τα πλοία που κινούνται στις Κύριες Γραμμές).

Τέλος με δεδομένο ότι πρόκειται για δρομολογημένα πλοία, το σύνολο του κόστους του πλοίου έτοιμου προς εκτέλεση πλού, στην

⁴B.N. Μεταξά , "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π., 1988 σελ. 144.

⁵R.G. Lipsey , "An Introduction to Positive Economics", Weidenfeld and Nicolson Ltd, London, 1990, σελ. 178.

⁶Μικρή διαφορά μπορεί να προκύψει από την ναυτολόγηση επί πλέον "Ξενοδοχειακού" προσωπικού κατά τους θερινούς μήνες ή από μικρή αύξηση των καυσίμων το χειμώνα λόγω κακών καιρικών συνθηκών.

βραχυπρόθεσμη περίοδο, γίνεται σχεδόν σταθερό⁷.

β. Μακροπρόθεσμη περίοδος: Η Μακροπρόθεσμη περίοδος στην περίπτωση της Ακτοπλοΐας παρουσιάζει μια ιδιομορφία, δεν καθορίζεται από την οικονομική ζωή του πλοίου, στη διάρκεια της οποίας όλες οι εισροές των συντελεστών παραγωγής μεταβάλλονται. Ορίζεται νομικά και ισούται με την 35ετία. Πρόκειται και εδώ για μια θεσμική παρέμβαση, η οποία θεωρητικά σχετίζεται, με την ποιότητα υπηρεσίας και ειδικά με την ασφάλεια.

Δεν έχει παρατηρηθεί η οριστική "αποδρομολόγηση" πλοίων από τις ακτοπλοϊκές γραμμές πριν την 35ετία⁸. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση πτωχεύσεων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, το πλοίο καθώς φέρει την Άδεια Σκοπιμότητας, αγοράζεται από άλλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και χρησιμοποιείται στην ίδια γραμμή. Αποδρομολόγηση έχει παρατηρηθεί μόνο σε μικρά Ferry Boats Ανοικτού Τύπου, γεγονός που δεν αφαιρεί το γενικό χαρακτηριστικό όσον αφορά τις Κύριες Γραμμές. Τέλος πρέπει να εντοπισθεί ότι δεδομένου η 35ετία υπολογίζεται από το έτος καθέλκυσης, η οικονομική ζωή των πλοίων που ενεργούν ακτοπλοϊκές γραμμές είναι σημαντικά μικρότερη. Αυτό συμπεραίνεται από τα στοιχεία μας που δείχνουν ότι μεγαλύτερος αριθμός πλοίων εισέρχεται στην αγορά έχοντας ήδη ηλικία 17-20 ετών. Αρα δραστηριοποιούνται κυρίως από 15 έως και 18 χρόνια⁹.

5.2. Σχετικά με τα στοιχεία του κόστους λειτουργίας.

Η σύνθεση του κόστους παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δεν διαφέρει από τη σύνθεση του κόστους των ποντοπόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και ιδιαίτερα από αυτές που ασχολούνται με την παραγωγή

⁷Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλος, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", σπ.π. σελ. 35.

⁸Τελευταία καταγράφηκε κίνηση για αντικατάσταση πλοίου 27 ετών (πλοίο ΚΑΜΙΡΟΣ της ΔΑΝΕ). Συνεδρίαση Γ.Ε.Α.Σ. Μάρτιος 1993.

⁹Βλέπε διάγραμμα 5.7.5

ναυτιλιακών υπηρεσιών σε γραμμές (LINERS)¹⁰.

Γι' αυτό το λόγο θα ακολουθήσουμε τη διάκριση σε λειτουργικό κόστος και σε κόστος κεφαλαίου¹¹. Με τον όρο λειτουργικό κόστος εννοούμε το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων και το οποίο μπορεί περαιτέρω να διαχωρισθεί σε επιχειρησιακό κόστος και σε κόστος ταξιδιού¹². Το επιχειρησιακό κόστος απαρτίζεται από αυτές τις δαπάνες οι οποίες προκύπτουν όταν ένα σκάφος εκτελεί πλόες και αυτές δεν διαφοροποιούνται αμέσως ή σημαντικά σε σχέση με την εκτελούμενη διαδρομή.

Με βάση αυτή τη διάκριση θα διαχωρίσουμε τα στοιχεία του κόστους παραγωγής ακτολοϊκών υπηρεσιών ως εξής:

1. Κόστος κεφαλαίου
2. Επιχειρησιακό κόστος
 - α) Δαπάνες πληρώματος
 - β) Προμήθειες
 - γ) Επισκευές/συντήρηση
 - δ) Ασφάλεια
 - ε) Διοίκηση
3. Κόστος ταξιδιού
 - α) Καύσιμα
 - β) Λιμενικά τέλη

Πριν όμως αναλύσουμε κάθε στοιχείο του κόστους ξεχωριστά, πιστεύουμε ότι πρέπει να προβούμε σε μια αναγκαία επισήμανση. Η ετερογένεια των στοιχείων του κόστους ανάμεσα στα διάφορα σκάφη που ανταγωνίζονται

¹⁰ Βλ. Γεωργαντόπουλου , "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής & Πολιτικής", ΟΕΔΒ, Αθήνα, 1984, Κεφάλαιο 4.

¹¹ R. Goss, Ships' costs: The overall problem and some solutions, "Maritime Policy and Management", vol.12, no.1, 1985 σελ. 1-8.

¹² Βλ. H.D. Heaver, Ships Operating costs, Maritime Policy and Management, no1, 1985 σελ 35-46.

σε κάθε αγορά είναι σημαντική¹³. Μπορούμε να θεωρήσουμε σαν παράγοντες που προκαλούν ετερογένεια στην περίπτωση των ελληνικών Ακτοπλοϊκών Γραμμών τους παρακάτω τέσσερεις παράγοντες ¹⁴

- 1) ετερογένεια των πλοίων
- 2) ετερογένεια των γραμμών στις οποίες απασχολούνται
- 3) ετερογένεια της αντίληψης της διοίκησης
- 4) ετερογένεια στον τρόπο καταμερισμού των διάφορων στοιχείων του κόστους.

Θα σχολιάσουμε σύντομα αυτούς τους παράγοντες. Πρώτον όσον αφορά την ανομοιογένεια των πλοίων. Τα πλοία δεν παράγονται μαζικά, αντίθετα παράγεται ένας σχετικά μικρός αριθμός πλοίων ενός συγκεκριμένου τύπου. Αρα τα πλοία διαφέρουν πολύ ακόμη και ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Ακόμη και όταν ανήκουν στον ίδιο τύπο η διαφορά της ηλικίας, ή οι συνθήκες κάτω από τις οποίες δραστηριοποιούνται μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στο επίπεδο του λειτουργικού κόστους.

Δεύτερον η ετερογένεια των περιοχών που κινούνται και ο ανάλογος χρόνος που απαιτείται για την εκτέλεση ενός ταξιδιού επηρεάζουν το ύψους του κόστους. Επιπλέον η κατάσταση των λιμανιών που προσεγγίζουν και η κατάσταση της θαλάσσης που συναντάνε. Τέλος ένας συντελεστής με βαρύνουσα σημασία είναι το είδος του αγαθού που μεταφέρουν και η ποιότητα υπηρεσίας που απαιτείται για τη μεταφορά του. Αν αυτό το εξειδικεύουμε στην μεταφορά επιβατών τότε είναι φανερό η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών ποιότητας,

¹³Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής" ο.π.Κεφ. 4 και Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική" ο.π. Κεφ 4, και T.D. Heaver "Ships Operating Costs" ο.π. σελ 42.

¹⁴ Στην βιβλιογραφία αναφέρεται και ένας πέμπτος παράγοντας, ο οποίος όμως δεν ισχύει για τις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές, αυτός που αναφέρεται στην ετερογένεια που σχετίζεται με τη χώρα νηολόγησης (σημαία) και την εθνικότητα του πληρώματος.

κατάσταση που σχετίζεται ευθέως με υψηλά επίπεδα κόστους.

Τρίτον, η ετερογένεια της διοίκησης. Είναι φανερή η διαφοροποίηση στον τρόπο διαχείρισης των πλοίων, ανάλογα με τις θέσεις των επιχειρήσεων, που συνθέτουν τη γενική πολιτική τους και καθορίζουν τις αποφάσεις τους. Είναι υψηλότερες λ.χ. οι δαπάνες συντήρησης και επισκευών ενός πλοίου που η επιχείρηση ενδιαφέρεται να διατηρεί σε υψηλή αγοραστική αξία, λόγω των προβλέψεων του πλοιοκτήτη για συγκεκριμένη αγορά ή λόγω της συγκεκριμένης απασχόλησης του με μακροπρόθεσμους ορίζοντες.

Τέταρτον, η ετερογένεια στον τρόπο καταμερισμού και επιμερισμού των στοιχείων του κόστους. Η αναγνώριση της "ταυτότητας" των στοιχείων του κόστους μέσω των λογιστικών εγγραφών πολλές φορές απαιτεί και κρίση. Δεν είναι λοιπόν εντυπωσιακό το ότι όλες οι εταιρείες δεν ακολουθούν την ίδια πρακτική. Η κρίση είναι περισσότερο σημαντική για το κόστος που δεν προκαλείται μόνον, για ένα συγκεκριμένο σκοπό. Οι περισσότερες δαπάνες επισκευών και επιθεωρήσεων λ.χ. προκύπτουν με κάποια περιοδική συχνότητα. Αυτές οι δαπάνες μπορούν να επιμερισθούν σε έναν αριθμό ετών για να παρουσιάσουν την αναλογική σχέση τους με το χρόνο και τη χρήση. Πάντως, οι μέθοδοι αποτίμησης διαφέρουν ανάμεσα στις διάφορες επιχειρήσεις με συνέπεια όταν συγκρίνονται οι δαπάνες συντήρησης επισκευών και επιθεωρήσεων διάφορων πλοίων και αυτές οι διαφορές δεν είναι γνωστές, το τελικό αποτέλεσμα της σύγκρισης να μην ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα. Το ίδιο συμβαίνει και με τις δαπάνες διοίκησης, οι οποίες συχνά κατανέμονται ανάμεσα στα διάφορα πλοία και ακόμη ανάμεσα στα διάφορα τμήματα της επιχείρησης όπου υπάρχει η πιθανότητα να περιέχουν και μη-ναυτιλιακές δραστηριότητες

Μετα από αυτή την σημαντική επισήμανση που αφορά την ανομοιογένεια και τις διαφορές τους κόστους θα πρέπει να προχωρήσουμε σε μια γενική διερεύνηση των στοιχείων, που αποτελούν το κόστος

παραγωγής υπηρεσιών, εκ μέρους της ακτοπλοϊκής επιχείρησης¹⁵.

5.2.1. Κόστος Απασχολούμενου Κεφαλαίου¹⁶.

Είναι κοινώς αποδεκτό τόσο από την Ναυτιλιακή Πράξη όσο και από την Ναυτιλιακή Θεωρία ότι το κόστος τους χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό στο Συνολικό Κόστος παραγωγής Ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η ναυτιλία δηλαδή αποτελεί μια βιομηχανία έντασης κεφαλαίου. Αυτό το χαρακτηριστικό επιτείνεται από τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς που μελετάμε, δηλαδή της επιβατικής, όπως ήδη έχουμε αναφέρει στο Κεφάλαιο της Προσφοράς Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Θα διαπραγματευτούμε το Κόστος Απασχολούμενου Κεφαλαίου εναλλακτικά μέσω του Κόστους ευκαιρίας Κεφαλαίου ή της απόσβεσης του πλοίου, της εξυπηρέτησης του δανειακού κεφαλαίου¹⁷, και του κέρδους. Με τον όρο Κόστος ευκαιρίας Κεφαλαίου εννοούμε την ωφέλεια που θα είχε επέλθει αν το ίδιο ποσό Κεφαλαίου είχε αφιερωθεί στην καλύτερη από όλες τις εναλλακτικές λύσεις με τον ίδιο βαθμό κινδύνου. Ήδη από τον

¹⁵Προς το παρόν δεν ασχολούμαστε με το κόστος που προκαλείται στην κοινωνία από την παραγωγή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δηλαδή τις εξωτερικές επιδράσεις της παραγωγής μεταφορικού έργου από τα ακτοπλοϊκά πλοία. Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών" ο.π., σελ. 67.

¹⁶Επιλέξαμε τον όρο Κόστος Απασχολούμενου Κεφαλαίου αντί του όρου Κόστος Κεφαλαίου, γιατί ο όρος αυτός έχει συγκεκριμένη σημασία για την Χρηματοοικονομική Διοικητική που δεν ταυτίζεται με την σημασία που θέλουμε να του αποδώσουμε. Βλ. Γ.Κ. Φιλιππάτου & Π.Ι. Αθανασόπουλου, "Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική", εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1985 σελ. 237, όπου Κόστος Κεφαλαίου ορίζεται ως ο ελάχιστος συντελεστής αποδόσεως τον οποίο πρέπει να εξασφαλίζει η επιχείρηση από την τοποθέτηση των στοιχείων του ενεργητικού της ανάμεσα σε εναλλακτικές επενδύσεις, ώστε να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των χορηγών μόνιμων κεφαλαίων δηλ. των επενδυτών της. Ο όρος Δαπάνες Κεφαλαίου δεν καλύπτει το εύρος των θεμάτων που θέλουμε να διαπραγματευτούμε αν και χρησιμοποιείται στην ορολογία της Ναυτιλιακής Οικονομίας, Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π. σελ 52

¹⁷ Η απόσβεση και το κέρδος θα μπορούσαν να αποδοθούν και στην έννοια της ετήσιας προσόδου αλλά πιστεύουμε ότι ο πιο κάτω διαχωρισμός τους διευκολύνει την ανάλυσή μας.

ορισμό προκύπτει το πρόβλημα της επιλογής των κατάλληλων εναλλακτικών χρήσεων με τις οποίες πρέπει αυτό να συγκριθεί. Το κόστος ευκαιρίας του κεφαλαίου συνήθως εκφράζεται μέσα από τον Συντελεστή προεξόφλησης. Κατά γενική παραδοχή ο Συντελεστής Προεξόφλησης αντιπροσωπεύει την ελάχιστη απόδοση που απαιτεί ο επενδυτής, ώστε να θυσιάσει την παρούσα κατανάλωση του και να στερηθεί προσωρινά ένα μέρος της ρευστότητας του ανάλογα με τα κίνητρα που τον διέπουν¹⁸.

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι για να προσδιορισθεί επιτυχώς το ύψος του κόστους ευκαιρίας, πρέπει να δοθεί προσοχή στο επίπεδο του πληθωρισμού (ιδιαίτερα όταν πρόκειται για διψήφιο νούμερο όπως στην περίπτωση της ελληνικής οικονομίας) ή εναλλακτικά να υπολογισθεί σε σταθερές τιμές ¹⁹.

Μια προσπάθεια προσδιορισμού του Κόστους ευκαιρίας του απασχολούμενου στην Ακτοπλοΐα Κεφαλαίου χρησιμοποίησε σαν στοιχείο υπολογισμού, αφ'ενός την Ασφαλιστέα αξία του πλοίου και αφ'ετέρου το συντελεστή προεξόφλησης, το επιτόκιο των ομολόγων, του Δημοσίου 24%²⁰. Βέβαια δεδομένης της έλλειψης πληροφόρησης και διαφάνειας γίνεται αποδεκτή η χρήση της Ασφαλιστέας Αξίας του πλοίου γιατί διαφορετικά είναι γνωστή η διαφοροποίηση ανάμεσα στην Εμπορική Αξία και στην Πραγματική Αξία (Ψηλή Εμπορική Αξία-Μικρή Πραγματική Αξία). Οσον αφορά τον υψηλό συντελεστή προεξόφλησης αυτός δικαιολογείται από τα ψηλά επίπεδα πληθωρισμού αλλά υπάρχει διαφορά του βαθμού κινδύνου ανάμεσα στα ομόλογα Δημοσίου και την Ακτοπλοΐα.

Η χρησιμοποίηση των συντελεστών που συνηθίζονται στη φορτηγό

¹⁸ Βλ. Γ. Κ. Φιλιππάτου & Π.Ι. Αθανασόπουλου, "Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική", ο.π. σελ. 297.

¹⁹ Βλ. R.Goss, Ships' Costs : The overall problem and some solutions, "Maritime Policy and Management", vol.12, No 1,1985, σελ. 1-8..

²⁰ Βλ. Κ.Ε.Π.Ε , "Η Ελληνική επιβατηγός Ακτοπλοΐα : Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών λειτουργίας",1992, σελ. 19.

Ναυτιλία των ανεπτυγμένων χωρών (5-8%) ²¹ θα ήταν ατυχής για μια καθαρά περιοχική αγορά με τόσο υψηλό πληθωρισμό.

Αυτή η προσέγγιση όμως του κόστους κεφαλαίου μέσω του κόστους ευκαιρίας αφορά την επενδυτική απόφαση και όχι την ανάλυση των στοιχείων του κόστους των λειτουργούντων πλοίων. Τόσο η κοστολόγηση όσο και η τιμολόγηση πρέπει να "κοιτάνε" προς το μέλλον και όχι στο παρελθόν, άρα στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να υπολογίζουν το κόστος αντικατάστασης και να "ξεπληρώνουν" εκείνο το μέρος της αρχικής δαπάνης που έχει μείνει ανεξόφλητο, υπολογίζοντας πάντα και ένα ποσοστό κέρδους. Αυτή η λογική είναι φανερό ότι ισχύει για επιχειρήσεις οι οποίες ενδιαφέρονται να μείνουν στην αγορά μακροπρόθεσμα, και άρα θα πρέπει να αντικαταστήσουν την χωρητικότητά τους. Για τις Ακτοπλοϊκές εταιρείες, όπως και για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία άνω των 500 Κ.Ο.Χ, δεν προβλέπονται υποχρεωτικοί συντελεστές αποσβέσεων²² και αυτό είναι απολύτως συνεπές με το φορολογικό καθεστώς που τους διέπει, δηλαδή την φορολόγηση με βάση την χωρητικότητα και όχι με βάση τα κέρδη. Άρα οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες μπορούν να προσδιορίζουν από μόνες τους το ύψος του συντελεστή της απόσβεσης εξαρτώμενου όμως λογικά από το ύψος της απόσβεσης που πραγματοποιήθηκε τα προηγούμενα χρόνια άρα από το ποσό της αρχικής δαπάνης που παραμένει ανεξόφλητη, από την προβλεπόμενη οικονομική ζωή του πλοίου (συνήθως μέχρι τη νομικά καθοριζόμενη 35ετία) και από την υπολειματική αξία (την αξία μεταπώλησης του πλοίου στο τέλος της προβλεπόμενης περιόδου). Πρέπει δηλαδή να εκτιμούν την απώλεια ή την απαξίωση της αγοραστικής δύναμης του πλοίου²³.

Η οικονομική ζωή των πλοίων όπως έχουμε ήδη αναφέρει, τα οποία

²¹ Βλ. R.Goss, "Ships'cost...."οπ.π.σελ.4.

²² Π.Δ.88/1973.

²³ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", οπ.π. σελ. 157.

κινούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές είναι γύρω στα 15-18 χρόνια, δεδομένου ότι η ηλικία ένταξης των περισσότερων είναι γύρω στα 17-20 χρόνια (η "τυπική" ηλικία ένταξης είναι 18 χρόνια). Είναι γνωστό ότι η περίπτωση νεοτεύκτων ή ιδιαίτερα νέων πλοίων είναι σπανιότατη. Αρα έχουν, από το νόμο, έναν χρονικό ορίζοντα εκμετάλευσης μεγαλύτερο από αυτόν που συνηθίζεται στην φορτηγό Ναυτιλία²⁴ αλλά και από αυτόν που συνηθίζεται σε άλλες περιοχικές ακτοπλοϊκές αγορές όπου παρόλο που δεν υπάρχει νομικός προδιορισμός της ηλικίας εξόδου (π.χ. Γαλία, Ιταλία, Ισπανία, Γερμανία) η ηλικία του στόλου είναι σημαντικά μικρότερη είτε λόγω κρατικής πολιτικής είτε λόγω του ανταγωνισμού²⁵. Η μακρά όμως απασχόληση των σκαφών επηρεάζει αρνητικά και την τιμή της μεταπώλησής τους μετά την αποχώρησή τους, αλλά και το είδος των αγορών που μπορούν να πωληθούν, έτσι τα αποχωρούντα πλοία οδεύουν προς αγορές υποανάπτυκτων χωρών όπως οι Φιλιππίνες ή η Ινδονησία²⁶. Η μακρόχρονη απασχόληση των πλοίων και κατά συνέπεια η αργή ανανέωση του στόλου είναι ενδεικτικό σημείο μη εύρωστης αγοράς.

Ο υπολογισμός του ύψους της απόσβεσης θα ήταν ελλιπής αν περιείχε μόνον το κόστος της απαξίωσης και δεν περιελάμβανε και το κόστος της αντικατάστασης, το οποίο αποτελεί το Μακροχρόνιο Κόστος της Απόσβεσης²⁷. Το κόστος αντικατάστασης δεν σχετίζεται με την αντικατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού, με έναν άλλο με τα ίδια ποιοτικά χαρακτηριστικά, αλλά με το κόστος της απόκτησης εξοπλισμού με

²⁴ Βλ. Ε.Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική & Πολιτική", ο.π. σελ. 52.

²⁵ Με βάση στοιχεία του 1989, η τυπική ηλικία των σκαφών της Γαλικής ακτοπλοΐας ήταν 13 χρόνια, της Ιταλικής 14 χρόνια, της Γερμανικής (δυτικής) ήταν 15 χρόνια και της Σουηδικής, 12 χρόνια. Την ίδια χρονιά, η τυπική ηλικία των σκαφών της Ελληνικής Ακτοπλοΐας ήταν 21 χρόνια. Βλ. "Guide 89, Plus 2 Ferry consultation", Halmstad, Sweden, 1989, σελ. 11.

²⁶ Ακόμη και Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου ελληνικής ναυπήγησης που αποδρομολογήθηκαν πριν τη λήξη της 35ετίας και αυτά πωλήθηκαν σε χαμηλές τιμές σε μικρές περιοχικές αγορές, και συγκεκριμένα στη Λ.Δ της Κίνας.

²⁷ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 158.

τα πλέον σύγχρονα τεχνολογικά χαρακτηριστικά δεδομένου ότι με αυτή την ποιοτική μετεξέλιξη η επιχείρηση μπορεί να διευρύνει το μερίδιό της στην αγορά²⁸.

Είναι φανερό ότι ο ακριβής καθορισμός τού ύψους του κόστους αντικατάστασης πρέπει να παίρνει υπόψη και το ύψος του προβλεπόμενου πληθωρισμού. Είναι βέβαια ιδιαίτερα δύσκολο να ενσωματωθεί το κόστος κεφαλαίου για τον υποθετικό νέο εξοπλισμό με τις λειτουργικές δαπάνες κάποιου συγκεκριμένου έτους, κατά το οποίοι μάλιστα η υπηρεσία έχει ήδη παραχθεί. Λύση σ'αυτήν την δύσκολη περίπτωση εφαρμογής του κόστους της αντικατάστασης μπορεί να δοθεί μέσω κατάλληλου προσδιορισμού του ποσοστού της απόσβεσης, τέτοιου που να δείχνει και το μέγεθος της απαξίωσης του παλιού εξοπλισμού αλλά εκτός αυτού να εμφανίζει και τις παραπάνω (σε σύγκριση με τον σύγχρονο εξοπλισμό) λειτουργικές δαπάνες²⁹.

Η σωστή εκτίμηση του κόστους της αντικατάστασης και η επιλογή του χρονικού σημείου που αυτή θα πραγματοποιηθεί συναρτώνται άμεσα με την συγκέντρωση των ανάλογων αποθεματικών, και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για μια βιομηχανία έντασης κεφαλαίου όπως η επιβατηγός Ναυτιλία.

Το άλλο στοιχείο του κόστους Κεφαλαίου είναι η εξυπηρέτηση του ίδιου και του Δανειακού Κεφαλαίου, δηλαδή οι Τόκοι. Η βαρύτητα αυτής της κατηγορίας ποικίλει ανάλογα, συνήθως με το χρόνο εισόδου της επιχείρησης στην Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, αλλά και με τη συνέπειά της απέναντι στις υποχρεώσεις της. Οι νεώτερες εταιρείες (και αυτές είναι κυρίως οι εταιρείες Λαϊκής Βάσης) ή κάποιες εταιρείες που έχουν ανανεώσει ή επεκτείνει το στόλο τους, έχουν μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις, πολλές φορές και σε συνάλλαγμα. Αυτές οι δαπάνες έχουν

²⁸ Βλ. A. Kahn, "Economics of Regulation", σελ. 112,113.

²⁹ Βλ. Ch. W. Smith, "Public Utility Depreciation, Public Utilities Fortnightly", L:630., (October 23, 1952).

αυξητικές τάσεις δεδομένης της αύξησης του κόστους χορηγήσεων και τις αλλαγές της ισοτιμίας της δραχμής προς τα ξένα νομίσματα. Αυτές οι οφειλές είναι, εκτός των άλλων αιτιών, που συνετέλεσαν στη δημιουργία ζημιογόνων εκμεταλεύσεων και οδήγησαν στην αναγκαστική αποχώρηση από την Αγορά (περίπτωση "Ελληνικής Ακτοπλοίας ΑΕ").

5.2.2 Δαπάνες Πληρώματος

Οι δαπάνες επανδρώσεως όπως λέγονται κατέχουν μεγάλο ποσοστό του κόστους λειτουργίας των ακτοπλοϊκών σκαφών σε σχέση με τα αντίστοιχου μεγέθους φορτηγά πλοία³⁰. Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και εξωγενείς παράγοντες (τιμές πετρελαίου, ύψος πληθωρισμού, γενική κατάσταση της χώρας) μπορεί να κατέχουν και το μεγαλύτερο ποσοστό του επιχειρησιακού κόστους παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτό οφείλεται κυρίως στις αυξημένες υποχρεώσεις όσον αφορά τον αριθμό των μελών του πληρώματος, (κυρίως για λόγους ασφάλειας) ο οποίος προβλέπεται από τη σχετική Νομοθεσία. Επιπρόσθετα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο επιβατηγός χαρακτήρας των πλοίων επιβάλλει την εκτεταμένη παρουσία και "ξενοδοχειακού προσωπικού" (καμαρώτοι, μάγειροι, υπεύθυνοι bars, σερβιτόροι κ.λ.π). Η σύνθεση του πληρώματος ορίζεται σαφώς από το Νόμο και ελέγχεται πριν από κάθε απόπλου από την αρμόδια Υπηρεσία, τη Ναυτολογία, του Λιμεναρχείου. Θα πρέπει να τονισθεί η υποχρέωση της επιχείρησης να διατηρεί σε όλη την περίοδο που εκτελεί ταξίδια την ίδια σύνθεση του πληρώματος. Όταν αργεί (λόγω επισκευών, ετήσιας επιθεώρησης κλπ) το σύνολο του προσωπικού ή σχεδόν το σύνολό του απολύεται και επαναπρολαμβάνεται με την επάνοδο του πλοίου στην αγορά³¹. Πρέπει να σημειώσουμε ότι το κόστος πληρώματος είναι ψηλό

³⁰ Βλ. Carleen O' Loughlin, "The Economics of Sea Transport", Pergamon, Oxford 1967, σελ. 109.

³¹ Με την απόλυση καταβάλλεται το επίδομα άδειας που τυχόν οφείλεται (με βάση το χρόνο άδειας που προβλέπουν οι Σ.Σ.Ε.) και εφόσον πρόκειται για διακοπή πλόων πέραν των εξήντα ημερών καταβάλλεται και αποζημίωση (ίση προς τις αποδοχές

αλλά και "άκαμπο" λόγω της καλής συνδικαλιστικής οργάνωσης του κλάδου. Η ακαμψία αυτή επιτείνεται από το γεγονός ότι οι ναυτικοί της Ακτοπλοΐας εργάζονται μέσα σε εθνικό χώρο και βρίσκονται κοντά στα κέντρα των διαπραγματεύσεων και μάλιστα προσεγγίζουν συχνότατα στα κεντρικά λιμάνια σε αντίθεση με τους ναυτικούς των ποντοπόρων εμπορικών πλοίων.

Οι δαπάνες του πληρώματος περιλαμβάνουν αμοιβές του πληρώματος σε χρήμα, αμοιβές σε είδος και έξοδα που πληρώνονται για τα μέλη του πληρώματος ³². Στις αμοιβές πληρώματος περιλαμβάνονται:

- α) Οι τακτικοί μισθοί (με βάση την υπογεγραμμένη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (ΣΣΕ) ή οι συμφωνημένοι μισθοί (πάνω από το επίπεδο των μισθών Σ.Σ.Ε).
- β) Οι πρόσθετες αμοιβές για υπερωρίες
- γ) τα επιδόματα Κυριακών, τα οποία όμως τελευταία με την Σ.Σ.Ε ενσωματώθηκαν στο βασικό μισθό.
- δ) οι έκτακτες αμοιβές για έκτακτες εργασίες στο πλοίο που είναι έξω από τα καθήκοντα του πληρώματος.
- ε) τα επιδόματα αδειας και τροφοδοσίας
- στ) οι αποζημιώσεις λόγω αποκλίσεων πριν λήξει ο χρόνος ναυτολόγησης .

Στα έξοδα πληρώματος περιλαμβάνονται:

- α) Η αξία της τροφοδοσίας
- β) Τα έξοδα ιατρικής και φαρμακευτικής περίθαλψης
- γ) Οι ασφαλιστικές εισφορές του πλοιοκτήτη³³

εικοσιδύο ημερών) Βλ. ΦΕΚ 469/1992.

³² Βλ. Κ. Λεκαράκου-Νιζάμη, Α. Παπασπύρου, "Ναυτιλιακή Λογιστική", Αθήνα 1992 σελ. 186-187.

³³ Οι ασφαλιστικές εισφορές το πλοιοκτήτη είναι:

- α) Στο ΝΑΤ ανάλογα με τους Κ.Ο.Χ.
- γ) Στο Ταμείο Πρόνοιας Αξίωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)
- δ) Στην Εστία των Ναυτικών.
- ε) Στο Κέντρο Ναυτικής Εκπαίδευσης (για την ίδρυση και λειτουργία

δ) Διάφορα άλλα έξοδα για το πλήρωμα

Τέλος πρέπει να παρατηρήσουμε ότι τα μεγαλύτερα πλοία έχουν και μεγαλύτερο κόστος πληρώματος, όχι όμως σε ποσοστό ανάλογο της αύξησης του μεγέθους του πλοίου και ποσοστιαία μικρότερο από την αύξηση άλλων στοιχείων του κόστους³⁴ (π.χ. κόστος καυσίμων). Ομως πρέπει να διευκρινίσουμε ότι τα μεγαλύτερα πλοία εξυπηρετούν τις γραμμές Μακράς Ακτοπλοΐας και αυτό συνεπάγεται μεγάλο αριθμό ξενοδοχειακού πληρώματος. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν συνθήκες μειούμενου μέσου εργατικού κόστους ανά Κ.Ο.Χ (οικονομίες κλίμακος).

5.2.3 Δαπάνες Συντήρησης-Επισκευών-Ανταλλακτικών.

Οι δαπάνες επισκευών και συντήρησης αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα δέκατο του συνολικού κόστους των πλοίων. Οι δαπάνες αυτές επηρεάζονται από:

- α) την ικανότητα του πληρώματος, κατά πόσο σωστά συντελεί την καθημερινή συντήρηση.
- β) την ηλικία του πλοίου, έχει αποδειχθεί ότι οι δαπάνες αυτής της κατηγορίας αυξάνονται απότομα από ένα χρονικό σημείο και μετά (ο ακριβής χρονικός προσδιορισμός εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου).
- γ) το βαθμό απασχόλησης του πλοίου, η συνεχής και εντατική απασχόληση δημιουργεί αυξημένες δαπάνες.
- δ) το χρόνο πραγματοποίησης της επισκευής.

Η πραγματοποίηση των επισκευών είτε επιβάλλεται από τους Νηογνώμονες είτε κρίνεται αναγκαία από το Τεχνικό τμήμα της επιχείρησης. Ένα βασικό μέγεθος που προσδιορίζει το ύψος των δαπανών επισκευής είναι και το

σχολών για εκπαίδευση πληρωμάτων του Εμπορικού Ναυτικού).

³⁴Βλ. Carleen O'Laughlin, Economics of Sea Transport, σπ.π. σελ. 109

μήκος του πλοίου³⁵ (από το μήκος εξαρτάται το κόστος δεξαμενισμού).

Σ' αυτή την κατηγορία του κόστους εντάσσονται και οι ετήσιες επιθεωρήσεις τις οποίες εκτελεί η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Το κόστος αυτών των επιθεωρήσεων είναι συγκριτικά μικρό, δεδομένου ότι γίνονται κατά κανόνα τη χειμερινή περίοδο όταν η κίνηση είναι ελάχιστη και έτσι αποτελούν "καλυμμένη" απόσυρση από την αγορά σε ιδιαίτερα ζημιογόνο περίοδο (χαμηλό κόστος ευκαιρίας).

Εκτός από τις επιθεωρήσεις³⁶ και το σύνολο των γενικών επισκευών πραγματοποιούνται κατά τη χειμερινή περίοδο.

Τέλος θα κάνουμε, μια σημαντική παρατήρηση, υψηλότερες δαπάνες συντήρησης και επισκευών μπορούν να οδηγήσουν σε εξοικονόμηση άλλων δαπανών, όπως μικρότερη κατανάλωση καυσίμων κατά ταξίδι ή βραδύτερη απώλεια της αξίας του πλοίου³⁷.

Οι συντηρήσεις και επισκευές αφορούν: α) το κυρίως σκάφος, β) τις μηχανές και τις γεννήτριες, γ) τα όργανα πλεύσης και τηλεπικοινωνιών, δ) τα σωστικά μέσα ε) τα διάφορα εξαρτήματα και συσκευές

5.2.4 Δαπάνες Ασφάλισης

Οι Δαπάνες Ασφάλισης καλύπτουν σχετικά μικρό ποσοστό ύψους του συνολικού κόστους αλλά σημαντικό ποσοστό του επιχειρησιακού κόστους.

³⁵ ibid

³⁶ Ο Νηογώνοντας στον οποίο ανήκει το πλοίο εκτελεί τις παρακάτω επιθεωρήσεις :

- 1) Ειδική Επιθεώρηση Σκάφους κάθε 5 χρόνια
- 2) Ειδική Επιθεώρηση Μηχανικού και Ηλεκτρολογικού εξοπλισμού κάθε 5 χρόνια (20% του εξοπλισμού κάθε χρόνο)
- 3) Ετήσια επιθεώρηση σκάφους
- 4) Επιθεώρηση Λεβήτων κάθε 2 χρόνια
- 5) Επιθεώρηση στην δεξαμενή (δεξαμενισμός) κάθε 2 1/2 χρόνια

Ακόμη σε περίπτωση σύγκρουσης, προσάραξης ή πρόκρουσης γίνεται ειδική επιθεώρηση μετά την επισκευή προκειμένου να πιστοποιηθεί η αξιοπλοία του σκάφους.

³⁷ Βλ. T.D. Heaver, "The treatment of ships' operating costs" οπ.π. σελ.41.

Αυτές οι δαπάνες εξαρτώνται

- α) από το χώρο δραστηριοποίησης του πλοίου,
- β) την ηλικία και την κατάσταση των πλοίων (στοιχεία που λαμβάνονται από τους Νηογνώμονες),
- γ) την κατηγορία των πλόων,
- δ) την αξία του πλοίου,
- ε) την προηγούμενη ασφαλιστική συμπεριφορά της επιχείρησης, και τον αριθμό των συμβάντων και
- στ) τους όρους του συμβολαίου

Πρέπει όμως να διευκρινίσουμε ότι ο προσδιορισμός του ύψους των απαιτούμενων ασφαλιστρών είναι αποτέλεσμα της δράσης των δυνάμεων της ασφαλιστικής αγοράς παγκοσμίως. Η έννοια της ασφάλειας, της εξασφάλισης, συνδέεται άρρηκτα με την έννοια του πιθανού κινδύνου. Ετσι τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία όσον αφορά το χώρο δραστηριοποίησης αντιμετωπίζουν λιγώτερους κινδύνους γιατί εξυπηρετούν συγκεκριμένες γραμμές, προσεγγίζουν συνεχώς τα ίδια λιμάνια και τα πληρώματα τους γνωρίζουν καλά τον χώρο δραστηριοτήτων τους³⁸. Επίσης οι πλόες πραγματοποιούνται σε κλειστές θάλασσες και όχι στους ανοικτούς ωκεανούς, άρα αντιμετωπίζουν και πάλι λιγώτερους κινδύνους.

Όσον αφορά την ηλικία, είναι γνωστό, ότι τα μεγάλης ηλικίας πλοία αντιμετωπίζουν μεγαλύτερους κινδύνους, *ceteris paribus*, λόγω της φυσικής φθοράς και της γενικής επιδείνωσης των χαρακτηριστικών εξοπλισμού. Ασχημες καιρικές συνθήκες ενδέχεται να προκαλέσουν μεγαλύτερες ζημιές σε ένα παλιό σκάφος απ'ότι σε ένα σύγχρονο. Από αυτήν την αιτία λόγω της σχετικά μεγάλης ηλικίας τα ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη είναι συγκριτικά σε δυσμενή θέση απέναντι στους ασφαλιστές.

Ο προσδιορισμός της αξίας του πλοίου είναι ένα "ακανθώδες" θέμα. Μπορεί να προσδιορίζεται και μετά από διαπραγματεύσεις μεταξύ ιδιοκτητών και

³⁸ Βλ. N.C. Proctor, *Marine Insurance, "Maritime Management and Policy"*, Vol.12, no1,1985, σελ.65.

ασφαλιστών, ανάμεσα στην ισχύουσα αγοραία αξία του σκάφους και στην ισχύουσα αξία αντικατάστασής του. Και σ' αυτό το σημείο, οι έλληνες πλοιοκτήτες ακτοπλοϊκών σκαφών αντιμετωπίζουν πρόβλημα, γιατί τα πλοία τους λόγω της μεγάλης ηλικίας έχουν μικρή αγοραία αξία αλλά μεγάλο κόστος αντικατάστασης.

Η καταγραμμένη συμπεριφορά των επιχειρήσεων ποικίλει όμως όσον αφορά τον αριθμό των συμβάντων, διότι αυτός είναι μικρός. Έχουμε λίγες περιπτώσεις ολικών απωλειών, συγκρούσεων, προσαράξεων ή προσκρούσεων στις προβλήτες λιμανιών³⁹. Αυτό το γεγονός βελτιώνει την διαπραγματευτική θέση των πλοιοκτητών έναντι των ασφαλιστών.

Τέλος οι όροι του συμβολαίου, όπου αναφέρουν σαφώς, τί καλύπτεται και τί δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο. Το σημαντικότερο σημείο είναι η μειωμένη μερική κάλυψη. Οι ασφαλιστές αναλαμβάνουν την κάλυψη των τριών τετάρτων (3/4) της ζημίας που προκλήθηκε σε άλλο σκάφος⁴⁰. Εκτός από αυτό το σημείο εξαιρούν και άλλες απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν⁴¹.

Τα ασφάλιστρα των ακτοπλοϊκών σκαφών περιλαμβάνουν κυρίως⁴²:

³⁹ Σύγκρουση είναι βίαιη υλική επαφή μεταξύ δύο πλοίων. Προσάραξη είναι η βίαιη επαφή του πλοίου και ειδικά της τροπίδας του με τον βυθό σε αβαθή πυθμένα ή ύφαλο. Πρόσκρουση είναι η βίαιη υλική επαφή του πλοίου με ένα αντικείμενο. Για την περίοδο 1989-91 έχουμε δύο ολικές απώλειες, 4 συγκρούσεις πλοίων, 2 προσαράξεις και έναν κάπως μεγαλύτερο αριθμό προσκρούσεων σε προβλήτες λιμανιών. Τα στοιχεία αυτά προέκυψαν από τον ημερήσιο Τύπο.

⁴⁰ Υπάρχουν και συμβόλαια τα οποία καλύπτουν το σύνολο της ζημιάς με αυξημένα όμως ασφάλιστρα.

⁴¹ Αυτοί οι συγκεκριμένοι όροι οδήγησαν τους πλοιοκτήτες στη δημιουργία αλληλοασφαλιστικών οργανισμών, τα γνωστά P&I Clubs (Protection=Προστασία και Indemnity=Αποζημίωση), τα οποία είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί με σκοπό την κάλυψη των κινδύνων που δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

⁴² Εκτός από τις καλύψεις που αναφέρουμε υπάρχουν και ασφαλιστικές καλύψεις για κινδύνους πολέμου ή ασφάλιστρα ναύλου ή απώλειας μισθώματος. Επειδή όμως οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις εκτελούν συγκοινωνία, άρα δεν έχουν κίνδυνο απώλειας ναύλου ή μισθώματος, δεν πιστεύουμε ότι συμπεριλαμβάνονται στις ασφαλιστικές δαπάνες. Αλλωστε υποχρεωτική είναι μόνον η ασφάλιση κήτους και μηχανής για να

- α) ασφαλιστρα κήτους και μηχανών, για την κάλυψη των κινδύνων της θάλασσας (απώλεια πλοίου, πυρκαγιά, προσάραξη, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, έκρηξη, γενική ή μερική αβαρία και άλλες ζημιές που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο καθώς επίσης και για τα τρία τέταρτα της ζημιάς που προκλήθηκε σε τρίτα μέρη.
- β) Εισφορές στους αντασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I Clubs), για την κάλυψη των κινδύνων (το ένα τέταρτο της αποζημίωσης για ζημιά που προκλήθηκε σε τρίτα μέρη, ζημιές σε λιμάνι, εξέδρες, προβλήτες, ζημιές από ρύπανση, διάφορες αποζημιώσεις μελών πληρώματος, ναυαγαιρέσεις, έξοδα για διαπιστωμένες παραβάσεις του πλοίου κ.α.)

Για την πρώτη κατηγορία των ασφαλιστρων έχουμε ήδη αναφερθεί εκτενώς στην αρχή της ενότητας όμως όσον αφορά τις εισφορές στα Clubs πρέπει να αναφέρουμε ότι οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις τις βρίσκουν πολύ ψηλές. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι στα Clubs συμμετέχουν και εταιρείες εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων. Δεδομένης λοιπόν της αυστηρής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι τυχόν αποζημιώσεις για ζημιές από ρύπανση είναι πολύ ψηλές. Αυτές οι πιθανές ψηλές δαπάνες συμπαρασύρουν στα ύψη και τις εισφορές άλλων τύπων πλοίων, όπως τα επιβατηγά, που δεν έχουν ευθύνες για πρόκληση τόσων μεγάλων οικολογικών καταστροφών⁴³. Για το λόγο αυτό πολλοί πλοιοκτήτες προσανατολίζονται προς την δημιουργία Ελληνικού Αλληλασφαλιστικού οργανισμού⁴⁴.

Σαν συμπέρασμα θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι το ποσόν των ασφαλιστρων που καταβάλουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι ψηλά και

γίνει κάποιος πλοιοκτήτης δεκτός και στα P&I Clubs.

⁴³ Προσωπική συνάντηση με πλοιοκτήτη κ.Γ.Στρίντζη.

⁴⁴ Βλ. Ημερίδα Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας για τα P&I Clubs.

ότι το γεγονός ότι πληρώνονται σε συνάλλαγμα δυσκολεύει ακόμη περισσότερο τις επιχειρήσεις δεδομένου ότι τα έσοδά τους είναι δραχμικά.

5.2.5 Δαπάνες Προμηθειών

Οι δαπάνες αυτές αναφέρονται στην αγορά όλων των αναλωσίμων υλικών, περιλαμβανομένης και της τροφοδοσίας. Επίσης καλύπτουν και ημιαναλώσιμα αντικείμενα όπως, κλινοσκεπάσματα, επίπλα, είδη κουζίνας κ.α.

Σ'αυτήν την κατηγορία εντάσσονται κυρίως τα έξοδα για την προμήθεια :

- α) ναυτιλιακών ειδών (χρώματα, σκοινιά, καλώδια και Νερό)
- β) ειδών μηχανής
- γ) ειδών διαμονής (υλικά καθαρισμού, κλινοσκεπάσματα, είδη κουζίνας, επίπλωση)
- δ) υλικών τροφοδοσίας
- ε) υλικών ψυχαγωγίας
- στ) ειδών ενδυμασίας
- ζ) υλικά για τα bars και τις καντίνες
- η) εντύπου υλικού

Από την σύντομη παρουσίαση προκύπτει ότι πρόκειται για μια ευρεία κατηγορία ειδών. Δεδομένου δε ότι αναφερόμαστε σε επιβατηγά πλοία, οι ανάγκες είναι σημαντικά μεγαλύτερες το δε κόστος των εξειδικευμένων⁴⁵ απαιτούμενων προμηθειών καθιστά το κόστος προμηθειών σημαντικά ψηλότερο από το ανάλογο των φορτηγών πλοίων⁴⁶.

⁴⁵ π.χ. τα αναγκαία κομμάτια της επίπλωσης των καμπινών ή των χώρων συγκέντρωσης πρέπει να είναι ειδικά σχεδιασμένα για χρήση σε πλοία, δηλ. δεν μπορεί να είναι τα ίδια που εξυπηρετούν ανάλογες επιχειρήσεις της ξηράς π.χ. ξενοδοχεία, αυτή η απαραίτητη εξειδίκευση συνεπάγεται επιπλέον κόστος.

⁴⁶ J.M. Downward, "Running Costs", Fairplay Publications, 1981, σελ. 61.

5.2.6 Εξοδα Διοίκησης ή Γενικά έξοδα

Με τον όρο Εξοδα Διοίκησης αποκαλούμε τις δαπάνες που προκύπτουν από τη λειτουργία ενός κεντρικού σημείου από όπου η Ναυτιλιακή Εταιρεία διοικείται⁴⁷. Τα έξοδα Διοίκησης περιλαμβάνουν κυρίως:

- α) Αμοιβές προσωπικού και εργοδοτικές εισφορές
- β) Αμοιβές τρίτων (διαφόρων συμβούλων)
- γ) Ενοίκια γραφείων
- δ) Γενικά έξοδα (τηλέφωνα, φωτισμός, ύδρευση, κοινόχρηστα, γραφική ύλη)
- ε) Εξοδα δημοσίων σχέσεων
- στ) Συνδρομές σε Ενώσεις και Επιμελητήρια
- ζ) Εξοδα επισκευών και συντηρήσεων του εξοπλισμού των γραφείων.

Όπως συμβαίνει σ' όλες τις αγορές δρομολογημένων πλοίων, τα Γενικά έξοδα έχουν ένα αυξημένο ποσοστό στη διαμόρφωση του συνολικού Κόστους (σε σχέση με την ποντοπόρο φορτηγό Ναυτιλία). Η πρακτόρευση η διαφήμιση και οι δημόσιες σχέσεις παίζουν σημαντικό ρόλο σε μια αγορά όπου υπάρχει ενιαία τιμή και ο ανταγωνισμός στηρίζεται κυρίως στη διαφοροποίηση της ποιότητας υπηρεσίας (non-price competition).

Απαιτείται λοιπόν ανεπτυγμένο σύστημα Οργάνωσης με κτηριακές εγκαταστάσεις, χώρους, ειδικευμένο προσωπικό. Βέβαια αυτή η απαιτούμενη οργάνωση διαφέρει ανάλογα με την επιχείρηση και εξαρτάται οπωσδήποτε και από τον αριθμό των πλοίων που αυτή διαχειρίζεται. Οι επιχειρήσεις που έχουν μεγάλο αριθμό πλοίων βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση διότι τα Γενικά έξοδα επιμερίζονται σε περισσότερα πλοία⁴⁸. Αρα έχουμε μειούμενο

⁴⁷ ibid

⁴⁸ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής" ο.π. σελ. 170 όπου αναφέρεται ότι πέραν των 40 ή 50 πλοίων προκύπτουν αντισοικονομίες κλίμακος γ'αυτό τον λόγο προτείνεται η "διάσπαση" των πολύ μεγάλων εταιρειών.

μέσο κόστος διοίκησης καθώς αυξάνεται ο αριθμός των πλοίων δηλ. προκύπτουν οικονομίες κλίμακος. Αυτό δε συμβαίνει απεριόριστα αλλά μέχρι ενός αριθμού, γιατί μετά προκύπτουν αρνητικά αποτελέσματα (αντιοικονομίες κλίμακος⁴⁹), για ένα δοσμένο χρονικό διάστημα (το σύνολο των ταξιδιών για ένα χρόνο)⁵⁰.

5.2.7 Δαπάνες Καυσίμων/Λιπαντικών.

Οι δαπάνες Καυσίμων/Λιπαντικών είναι το ένα από τα δύο σημαντικότερα στοιχεία του λειτουργικού κόστους (το άλλο είναι οι δαπάνες πληρώματος). Όπως είναι γνωστό και τα ακτοπλοϊκά σκάφη, όπως και τα άλλα σύγχρονα σκάφη, χρησιμοποιούν για την κίνηση, μηχανές εσωτερικής καύσεως οι οποίες καταναλώνουν πετρέλαιο. Η κατανάλωση πετρελαίου επεκτείνεται και σε άλλα μηχανήματα του πλοίου, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ενέργειας όπως οι γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, οι λέβητες παραγωγής ατμού, κ.α. Για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των κύριων και των βοηθητικών μηχανών χρησιμοποιούνται δύο είδη πετρελαίου, τα οποία διαφέρουν ως προς την πυκνότητα και την ποιότητά τους:

- α) ακαθάριστο πετρέλαιο ή μαζούτ
- β) ελαφρό πετρέλαιο (gas oil) το οποίο χρησιμοποιείται από τις μηχανές ηλεκτροπαραγωγής αλλά και από τις κύριες μηχανές όταν απαιτείται ευελιξία και ακρίβεια στις κινήσεις του πλοίου (στα λιμάνια).

Η τιμή του τόννου του πετρελαίου επηρεάζει σαφώς το ύψος της απαιτούμενης δαπάνης καυσίμων και καθορίζεται από τις συνθήκες που

⁴⁹ Βλ. Γεωργαντόπουλου Ε, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ΟΕΔΒ, Αθήνα, 1984, σελ.32.

⁵⁰ Βλ. Μεταξά Β.Ν. "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1988, σελ.148

επικρατούν στη Διεθνή Αγορά Καυσίμων⁵¹.

Η πραγματοποιούμενη δαπάνη εξαρτάται σαφώς και από τον επιλεγόμενο τύπο καυσίμων. Πρέπει να σημειώσουμε ότι παρ'όλη την ψηλότερη τιμή των καυσίμων υψηλής ποιότητας συχνά επιλέγεται αυτός ο τύπος επειδή αφ'ενός δεν απαιτεί εγκατάσταση εκτεταμένου συστήματος και δικτύου προετοιμασίας (προθέρμανσης και καθαρισμού) στο πλοίο και αφ'ετέρου συνεπάγεται :

- α) χαμηλή δαπάνη αρχικής μηχανολογικής εγκατάστασης
- β) χαμηλές δαπάνες συντήρησης
- γ) εξοικονόμηση χώρου και βάρους προς όφελος της μεταφορικής ικανότητας
- δ) λειτουργική ευελιξία του κινητήρα, που είναι ιδιαίτερα απαραίτητη στην ακτοπλοΐα⁵².

Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η χρήση καυσίμων υψηλής ποιότητας συντελεί στην μειωμένη εκπομπή καυσαερίων και στη μειωμένη ποιότητα καταλοίπων καυσίμων. Πρόκειται για δύο σημαντικά αποτελέσματα, αν πάρουμε υπ'όψιν μας τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς που υφίσταται η ναυτική δραστηριότητα, ιδιαίτερα στις παράκτιες περιοχές⁵³.

Εκτός από την τιμή βασικό ρόλο παίζουν οι καταστάσεις που προσδιορίζουν το μέγεθος της καταναλισκόμενης ποσότητας καυσίμων. Αυτοί οι προσδιοριστικοί παράγοντες είναι: α) ο τύπος της μηχανής β) η ηλικία και η κατάσταση των μηχανών γ) η ταχύτητα δ) η κατάσταση της γάστρας του πλοίου ε) η ναυσιπλοΐα στ) η μορφή των δρομολογίων
Ο τύπος της μηχανής διαφοροποιεί την κατανάλωση ανάλογα με την

⁵¹ Αυτό προκύπτει από την επεξεργασία στοιχείων κατανάλωσης καυσίμων /ώρα και ιπποδύναμης των μηχανών που χρησιμοποιούνται από πλοία της ακτοπλοΐας. "Μελέτη Προβλημάτων Ακτοπλοΐας", Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα, 1983 σελ. 4-8, επίσης βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 165.

⁵² Βλ. Ε. Τζαννάτου, "Η αναζήτηση συστημάτων ναυτικής πρόωσης καθαρής τεχνολογίας", προσχέδιο άρθρου.

⁵³ *ibid.*

ιπποδύναμη και το είδος του καυσίμου. Οι μηχανές μεγαλύτερης ιπποδύναμης απαιτούν μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων αλλά το μέσο κόστος καυσίμων (κατανάλωση/Ηρ/ώρα) βαίνει μειούμενο για τα μεγαλύτερα των ακτοπλοϊκών σκαφών (ισχύς μηχανών < 10.000HP).

Η ηλικία του πλοίου επιδρά στην κατάσταση των μηχανών. Πλοία μεγάλης ηλικίας (όπως τα πλοία των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Γραμμών) καταναλώνουν μεγαλύτερες ποσότητες καυσίμων. Εκτός όμως από την ηλικία, η κατάσταση των μηχανών εξαρτάται και από την ποιότητα της συντήρησης που πραγματοποιείται από το πλήρωμα, με δεδομένη όμως την υψηλή στάθμη υπηρεσία που προσφέρουν τα ελληνικά πληρώματα, αυτός ο παράγοντας δεν επιδεινώνει την θέση των Ακτοπλοϊκών Σκαφών ως προς την κατανάλωση καυσίμων.

Ο σημαντικότερος προσδιοριστικός παράγοντας του μεγέθους της καταναλισκόμενης ποσότητας καυσίμων είναι η ταχύτητα. Η κατανάλωση καυσίμων είναι συνάρτηση της ταχύτητας⁵⁴. Αυτό είναι αποτέλεσμα της αντίστασης του νερού στην μετατόπιση του κύτους του πλοίου. Η πλέον οικονομική ταχύτητα για κάθε πλοίο εξαρτάται από το μήκος του, το σχήμα του κήτους του και τον τύπο των μηχανών του. Για ταχύτητες πάνω από την οικονομική ταχύτητα είναι δυνατόν να απαιτείται πολλή μεγάλη αύξηση της δαπάνης των καυσίμων ακόμη και αν πρόκειται για μικρή αύξηση της ταχύτητας⁵⁵. Αλλά και για ταχύτητες κάτω από την οικονομική ταχύτητα, η εξοικονόμηση δαπανών δεν είναι και τόσο σημαντική.

Τα ακτοπλοϊκά πλοία λόγω του συγκοινωνιακού χαρακτήρα της απασχόλησής τους συνήθως κινούνται με την οικονομική ταχύτητα, αφού με βάση αυτή έχει κανονισθεί η διάρκεια του δρομολογίου, εκτός από τις περιόδους χαμηλής κίνησης όπου προσπαθούν να εξοικονομήσουν ακόμη

⁵⁴ Βλ. C.O'Laughlin, "The Economics of Sea Transport", οπ.π. σελ. 115.

⁵⁵ Για μερικά σκάφη η αύξηση της ταχύτητας κατά 4 ναυτικά μίλια (από 18ν.μ. σε 24ν.μ.) απαιτεί διπλασιασμό των δαπανών καυσίμων βλ. O'Laughlin, "The Economics of Sea Transport", οπ.π. σελ. 115.

και τις μικρές ωφέλειες που προκύπτουν από την χαμηλότερη ταχύτητα, ή από τις περιόδους υψηλής αιχμής όπου πραγματοποιούν και ταξίδια express, οπότε κινούνται με ψηλές ταχύτητες αλλά οι επιπλέον δαπάνες ισοσκελιζονται από τα ιδιαίτερα αυξημένα έσοδα. Επιπλέον θα πρέπει να αναφέρουμε, λόγω της δεδομένης εποχικότητας που παρουσιάζει η Ακτοπλοΐα, ότι ακόμη και όταν το πλοίο κινείται με την ίδια ταχύτητα, το επίπεδο φόρτωσης επιδρά σημαντικά στην ποσότητα των καυσίμων που καταναλώνεται. Ένα πλοίο πλήρως φορτωμένο μπορεί να καταναλώνει και 6% περισσότερα καύσιμα από όταν θα ταξίδευε άδειο και με την ίδια ταχύτητα⁵⁶.

Η κατάσταση της υποθαλάσσιας περιοχής του πλοίου (γάστρα και ύφαλα) επηρεάζει τον βαθμό αντίστασης του θαλασσινού νερού ως προς την κίνηση του πλοίου. Έτσι πλοία των οποίων η υποθαλάσσια περιοχή χρειάζεται καθάρισμα και βάψιμο, κινούνται με μικρότερη ταχύτητα καταναλώνοντας την ίδια ποσότητα καυσίμων με ένα πλοίο που έχει μόλις συντηρηθεί και κινείται με μεγαλύτερη ταχύτητα.

Τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του γεωγραφικού χώρου όπου κινούνται τα ακτοπλοϊκά σκάφη δημιουργούν ιδιαίτερες συνθήκες ναυσιπλοΐας. Αυτές οι ιδιαιτερότητες οφείλονται στα τοπικά ρεύματα, το βάθος των νερών, την ένταση του ανέμου και τα κύματα⁵⁷. Αυτά τα φαινόμενα σαφώς επηρεάζονται από το γεγονός ότι μεγάλο μέρος των δρομολογίων πραγματοποιούνται κοντά σε μεγάλες εκτάσεις στεριάς ή ανάμεσα σε νησιά (σε "στενά"). Όλες αυτές οι ιδιομορφίες έχουν μια μεταβαλλόμενη επίδραση στην κατανάλωση καυσίμων⁵⁸.

⁵⁶ *ibid.*

⁵⁷ Βλ. J. Alsen, Fuel Economy Optimisation in Ferry Voyage, Management and Control, "Cruise + Ferry 91", May 91, London, Volume 2.

⁵⁸ Από μετρήσεις που έγιναν σε πλοία της Γερμανικής Ακτοπλοϊκής Γραμμής Sheerness-Vlissingen (απόστασης 115ν.μ.) προέκυψε ότι η κατανάλωση καυσίμων παρουσίαζε μεγάλη διασπορά με έντονα κυκλικό χαρακτήρα με τις σεληνιακές φάσεις. Η διασπορά προφανώς οφειλόταν σε διαφορές ναυσιπλοΐας και σε διαφορετικές

Τέλος η μορφή του δρομολογίου επιδρά στο μέγεθος των καταναλισκόμενων καυσίμων. Πλοία των οποίων το δρομολόγιο περιλαμβάνει πολλές προσεγγίσεις καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα από πλοία τα οποία συνδέουν δύο μόνον γεωγραφικά σημεία⁵⁹. Αυτό οφείλεται στην αυξημένη ποσότητα καυσίμων που απαιτούν οι ελιγμοί του κατάπλου ή του απόπλου σε ένα λιμάνι.

Όλοι οι παράγοντες που αναφέρθηκαν, δείχνουν την πολυπλοκότητα που απαιτεί ο χειρισμός του θέματος των καυσίμων για μια ακτοπολική επιχείρηση. Μαζί με τις δαπάνες των καυσίμων υπολογίζονται και οι δαπάνες των λιπαντικών. Τα λιπαντικά είναι ορυκτέλαια, τα οποία προέρχονται από την ελασματική απόσταξη του πετρελαίου, ή συνθετικά έλαια (τα οποία όμως είναι πιο δαπανηρά). Αυτά τα λιπαντικά χρησιμοποιούνται για την λίπανση των διαφόρων μηχανών, για την λίπανση των κυλίνδρων της κύριας μηχανής, των αξόνων και για τις μηχανές ηλεκτροπαραγωγής. Κοινά ορυκτέλαια χρησιμοποιούνται για συντήρηση των άλλων μηχανημάτων. Η απαιτούμενη ποσότητα λιπαντικών εξαρτάται από την ηλικία του πλοίου και των μηχανών του και από το επίπεδο συντήρησης. Μεγάλη ηλικία και πλημμελής συντήρηση συνεπάγονται αυξημένη ποσότητα λιπαντικών άρα μεγαλύτερη δαπάνη. Άρα μεγάλος αριθμός ακτοπολικών πλοίων έχουν μεγαλύτερη επιβάρυνση της δαπάνης των λιπαντικών τουλάχιστον λόγω της μεγάλης ηλικίας τους.

5.2.8 Λιμενικά Τέλη

Τα λιμενικά τέλη είναι τα χρηματικά ποσά που πληρώνονται στις

καιρικές συνθήκες. Ο κυκλικός χαρακτήρας οφειλόταν στο βάθος των νερών και στις αλλαγές στη ροή των ρευμάτων Βλ. J. Alsen, "Fuel Economy Optimisation"...ο.π.

⁵⁹ Αυτό προκύπτει από πραγματικά στοιχεία κατανάλωσης καυσίμων. Πλοία με μικρότερο δρομολόγιο αλλά πολλές προσεγγίσεις εμφανίζουν κόστος καυσίμων λιπαντικών ποσοστό 25% του λειτουργικού τους κόστους ενώ πλοία μεγαλύτερων αποστάσεων αλλά χωρίς πολλές προσεγγίσεις έχουν ποσοστό 21% του λειτουργικού τους κόστους. Βλ. ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική επιβατηγός Ακτοπλοΐα: Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών Λειτουργίας", ο.π. σελ. 27.

λιμενικές Αρχές για τις παρεχόμενες λιμενικές εξυπηρετήσεις. Υπολογίζονται δε με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου (δηλ. τους Κόρους Ολικής Χωρητικότητας). Τα λιμενικά τέλη ποικίλουν από λιμάνι σε λιμάνι και αυτή η διαφοροποίηση θεωρητικά συναρτάται με την ποιότητα της παρεχόμενης λιμενικής υπηρεσίας και τον εξοπλισμό. Το ύψος της δαπάνης των λιμενικών τελών σχετίζεται με τον αριθμό των πραγματοποιούμενων ταξιδιών. Τα ακτοπλοϊκά πλοία έχουν συγκριτικά μεγαλύτερα ποσά λιμενικών τελών απ'ότι τα ποντοπόρα πλοία, λόγω των συχνών προσεγγίσεων που περιλαμβάνουν τα δρομολογία τους και τον συγκοινωνιακό χαρακτήρα της μεταφοράς που προσφέρουν.

Με την αναφορά στα λιμενικά τέλη ολοκληρώσαμε την παρουσίαση των επιμέρους δαπανών που απαρτίζουν το συνολικό κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Επιλέξαμε την τόσο εκτεταμένη ανάλυση των στοιχείων του Κόστους διότι πιστεύουμε ότι μόνο με την λεπτομερή γνώση της συμπεριφοράς του μπορούμε να μορφώσουμε το απαραίτητο, κατά τη γνώμη μας, επίπεδο γνώσης για την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα. Η σε βάθος γνώση του Κόστους παροχής αυτών των υπηρεσιών βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με αποφάσεις που σχετίζονται με κρίσιμα θέματα (επενδύσεις, τιμολόγηση).

5.3. Συμμετοχή των επιμέρους δαπανών στο Συνολικό Κόστος Παραγωγής.

Η εικόνα της κατανομής των δαπανών που έχουμε μέχρι τώρα είναι κάπως αφηρημένη. Για να αποκτήσουμε μια περισσότερο συγκεκριμένη εικόνα, θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε πραγματικά στοιχεία. Η συλλογή αυτών των στοιχείων είναι παρά πολύ δύσκολη, ιδιαίτερα λόγω του χαρακτήρα της Ναυτιλίας όπου η πληροφόρηση θεωρείται κατά βάση εμπιστευτική⁶⁰ και αυτό ισχύει για όλες τις αγορές της. Μπορούμε να ξεπεράσουμε αυτό το εμπόδιο, με τη χρήση στοιχείων που εμφανίζονται είτε

⁶⁰ Βλ. C. O'Laughlin, "The Economics of Sea Transport", ο.π. σελ. 106.

σε εκθέσεις του Υ.Ε.Ν είτε σε μελέτες διαφόρων οργανισμών (Ι.Ο.Β.Ε. και Κ.Ε.Π.Ε.). Τα στοιχεία αυτά προέκυψαν από την επεξεργασία συμπληρωμένων από τις επιχειρήσεις ερωτηματολογίων και πιστεύουμε ότι σε ένα βαθμό⁶¹ είναι αντιπροσωπευτικά. Για λόγους σύγκρισης θα παραθέσουμε σε πρώτη φάση ένα πίνακα που αφορά το επιχειρησιακό κόστος σε δύο διαφορετικά σημεία της δεκαετίας του 1980. Αναφερόμαστε στο επιχειρησιακό κόστος διότι μόνον μία μελέτη⁶² συμπεριέλαβε και τις δαπάνες κεφαλαίου , έτσι στο δεύτερο πίνακα έχουμε τις δαπάνες που απαρτίζουν το Συνολικό Κόστος Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών για τα έτη 1989-1990.

⁶¹ λέμε σε ένα βαθμό γιατί δεν απαντήθηκαν από το σύνολο των επιχειρήσεων τα ερωτηματολόγια.

⁶² Βλ. Κ.Ε.Π.Ε., "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα, Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών λειτουργίας".

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3.1
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΕΤΗ 1981-1982, 1988-1989-1990

| Είδος Δαπάνης | 1981-1982 ¹ | 1989-1990 ² |
|--------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Εξοδα Πληρώματος | 31 | 41,4 |
| Επισκευές-Συντήρηση- Ανταλλακτικά | 12 | 14,4 |
| Ασφάλιστρα | 3 | 3,5 |
| Καύσιμα-Λιπαντικά | 38 | 22,1 |
| Εξοδα Λιμένων | * | 9,8 |
| Γενικά έξοδα-εφόδια-υλικά | 16 | 8,8 |
| ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΚΟΣΤΟΣ | 100 | 100 |

* δεν υπολογίσθηκαν ξεχωριστά αλλά μέσα στα Γενικά έξοδα.

¹ Πηγή: ΥΠΕΘΟ Μελέτη Προβλημάτων Ακτοπλοΐας, Αθήνα, 1984.

² Πηγή: ΚΕΠΕ Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα: Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών Λειτουργίας Αθήνα, 1992

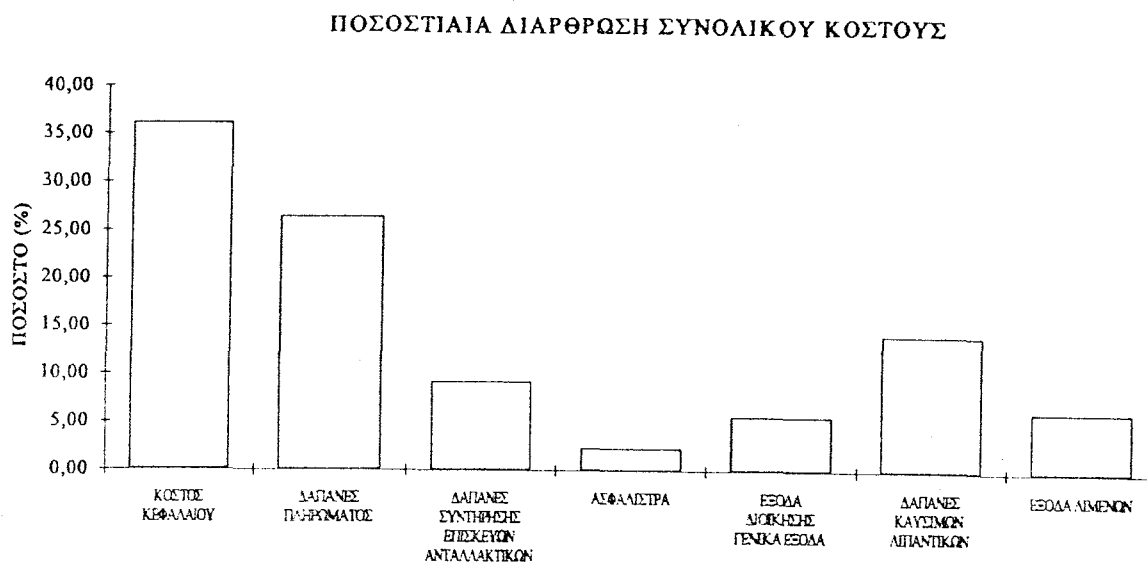
Παρατηρούμε ότι και στις δύο χρονικές περιόδους οι σημαντικότερες δαπάνες είναι αυτές των εξόδων πληρώματος και των δαπανών καυσίμων. Στην πρώτη περίοδο τα καύσιμα-λιπαντικά είναι η μεγαλύτερη δαπάνη ενώ στην δεύτερη περίοδο την πρώτη θέση έχουν τα έξοδα πληρώματος. Ο υποσκελισμός των δαπανών των καυσίμων οφείλεται στο γεγονός ότι σ' αυτό το χρονικό διάστημα οι αυξήσεις των μισθών ήταν μεγαλύτερες από τις αυξήσεις στις τιμές καυσίμων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3.2
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΣΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΕΤΗ 1988-1989-1990

| Είδος Δαπάνης | Ποσοστό % |
|---|-----------|
| Μέσο Κόστος Απασχολουμένου Κεφαλαίου | 36.1 |
| Εξοδα Πληρώματος | 26.4 |
| Επισκευές-Συντήρηση- Ανταλλακτικά | 9.2 |
| Εξοδα Διοίκησης | 5.6 |
| Καύσιμα-Λιπαντικά | 14.1 |
| Εξοδα Λιμένων | 6.3 |
| Μέσο Συνολικό Κόστος | 100.0 |

Πηγή: ΚΕΠΕ Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοία: Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.3. ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ,
έτη 1988-1990



Πηγή : Πίνακας 5.3.2

Ο Πίνακας 5.2 και το ανάλογο διάγραμμα 5.3 μας δίνουν μια σαφέστερη εικόνα για τη συμπεριφορά των διαφόρων στοιχείων του κόστους. Πρώτ'από όλα επιβεβαιώνοντας τη θεωρία, οι δαπάνες κεφαλαίου είναι ο σημαντικότερος προσδιοριστικός παράγοντας του Συνολικού Κόστους και αυτό αποδεικνύει πόσο ατελής είναι η μελέτη του κόστους της παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών αν περιορισθεί μόνον στο Επιχειρησιακό κόστος. Ακολουθούν οι δαπάνες πληρώματος και έπονται δαπάνες καυσίμων λιπαντικών.

Μετά από αυτήν την παρουσίαση της ποσοστιαίας διάρθρωσης του

κόστους μπορούμε να έχουμε μια σαφέστερη αντίληψη του Κόστους Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

5.4 Διακρίσεις του Κόστους

5.4.1 Εισαγωγή

Η μελέτη της συμπεριφοράς των βασικών διακρίσεων του κόστους θα μας επιτρέψει να προσεγγίσουμε καλύτερα τον χαρακτήρα της αγοράς των Ακτοπλοϊκών Γραμμών.

Στην ανάλυση μας θα χρησιμοποιήσουμε βέβαια τις διακρίσεις τους Κόστους που γνωρίζουμε από την Οικονομική θεωρία όπως αυτές εφαρμόζονται στην Ναυτιλιακή Οικονομική, και εξειδικεύοντας αυτές στην Αγορά που μελετάμε.

5.4.2 Βασικές έννοιες

Με τον όρο Συνολικό Κόστος εννοούμε το σύνολο της δαπάνης που απαιτείται για την πραγματοποίηση του μεταφορικού έργου, περιλαμβανομένης της εξυπηρέτησης του επενδυμένου Κεφαλαίου⁶³, για ένα δοσμένο χρονικό διάστημα (το σύνολο των ταξιδιών για ένα χρόνο)⁶⁴.

Το *Συνολικό Κόστος (ΣΚ)* απαρτίζεται από δύο μέρη: το *Συνολικό Σταθερό Κόστος (ΣΣΚ)* και το *Συνολικό Μεταβλητό Κόστος (ΣΜΚ)*. Το συνολικό Σταθερό Κόστος είναι το μέρος του Συνολικού Κόστους το οποίο δεν επηρεάζεται από το μέγεθος του παραγόμενου έργου, δεδομένης της οργάνωσης και του *μεγέθους* της ναυτιλιακής-ακτοπλοϊκής μονάδας.

Το *Συνολικό Μεταβλητό Κόστος (ΣΜΚ)* είναι το μέρος του Συνολικού Κόστους το οποίο επηρεάζεται από το μέγεθος της παραγόμενης υπηρεσίας.

Καθίσταται φανερό ότι $ΣΚ = ΣΣΚ + ΣΜΚ$

⁶³ Βλ. Ε.Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π. σελ. 32.

⁶⁴ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 148.

Πέρα από τις βασικές αυτές έννοιες είναι αναγκαίο να ορίσουμε επίσης το *Μέσο* (Συνολικό) Κόστος και το Οριακό Κόστος. Πριν όμως τα ορίσουμε είναι αναγκαίο να προσδιορίσουμε τη μονάδα του παραγόμενου έργου.

Θεωρούμε ότι σαν μονάδα παραγωγής θα πρέπει να ορίσουμε το ταξείδι. Η περίπτωση της χρήσης του μιλιομετρικού-επιβάτη στην αγορά που μελετάμε θα ήταν μη ενδεδειγμένη. Διότι το κόστος της μεταφοράς ενός αριθμού επιβατών σε ένα προγραμματισμένο ακτοπλοϊκό ταξείδι είναι συμπαγές. Οι επιβάτες δεν υφίστανται ο καθένας ξεχωριστά αλλά όλοι μαζί⁶⁵. Τώρα μπορούμε να ορίσουμε το *Μέσο* Κόστος σαν: το Συνολικό Κόστος διαιρούμενο με τις παραχθείσες μονάδες, στην περίπτωση μας, με τα πραγματοποιηθέντα ταξείδια.

Το δε Οριακό Κόστος είναι η αύξηση του συνολικού κόστους για την παραγωγή μιας επιπλέον μονάδας ακτοπλοϊκής υπηρεσίας δηλαδή ενός ταξιδιού.

Τέλος δε θα πρέπει να αναφερθούμε σε δύο έννοιες του κόστους που εμφανίζονται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές όπως και σε άλλους τομείς των μεταφορών. Πρόκειται για το Κοινό Κόστος και το Συνδεδεμένο Κόστος.

Σαν κοινό κόστος θεωρούμε το κόστος που δημιουργείται σαν αποτέλεσμα της από κοινού χρησιμοποίησης ενός πλουτοπαραγωγικού πόρου π.χ. ενός λιμανιού⁶⁶, αλλά αυτό θα μπορούσε να επεκταθεί και στην από κοινού χρησιμοποίηση του πλοίου εκ μέρους επιβατών και οχημάτων Δ.Χ. ή ΙΧ και δικύκλων όπως έχουμε ήδη αναφέρει στο Κεφάλαιο 4. Ο επιμερισμός του πραγματικού ή και του λογιστικού κόστους μπορεί να γίνει μόνο κατά προσέγγιση είτε με βάση τις συνθήκες της ζήτησης είτε κάπως αυθαίρετα

⁶⁵ Βλ. G.W. Wilson, "Essays on some Unsettled Questions in the Economics of Transportation", *Foundation for Economic and Business Studies, Indiana University, 1962*, σελ. 14-20.

⁶⁶ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π., σελ. 148.

με βάση κάποιες παραδοχές⁶⁷.

Σα Συνδεδεμένο Κόστος θεωρούμε εκείνο το μέρος του κόστους το οποίο δε μπορεί να διαχωρισθεί από το αρχικό κόστος της Ακτοπλοϊκής υπηρεσίας⁶⁸. Στις Ακτοπλοϊκές γραμμές είναι το κόστος της επιστροφής ακόμη και "υπό έρμα" ενός πλοίου, στο λιμάνι-Αφετηρία αφού θα πρέπει να εκτελεστεί το δρομολόγιο που έχει αναγγελθεί. Το κόστος αυτό όπως είναι φανερό, εμφανίζεται ιδιαίτερα σε επιχειρήσεις που εκτελούν τακτικές γραμμές, άρα αφορά άμεσα την Ακτοπλοΐα .

5.5. Ο καταμερισμός των στοιχείων του Συνολικού Κόστους της Ακτοπλοΐας

Στην παράγραφο αυτή θα εφαρμόσουμε τις Βασικές έννοιες που αναπτύξαμε στην προηγούμενη παράγραφο συνδυασμένες όμως με τις επιμέρους δαπάνες που απαρτίζουν το Συνολικό Κόστος.

Πρώτα θα επιμερίσουμε, τα στοιχεία του Κόστους μεταξύ των δύο βασικών Διακρίσεων, του Σταθερού Κόστους και του Μεταβλητού Κόστους με κριτήριο την βραχυχρόνια μεταβολή τους ή όχι:

⁶⁷ Βλ. Bjorn Foss, "Coastal Shipping" οπ.π. σελ 150-151.

⁶⁸ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής" οπ.π. σ.149.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5.1.

ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

| ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΚΟΣΤΟΥΣ | ΕΝΤΑΞΗ στις ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ μετά την αναγγελία ταξιδιού |
|--|--|
| Κόστος Κεφαλαίου | Σταθερό Κόστος |
| Δαπάνες Πληρώματος | Σταθερό Κόστος |
| Δαπάνες Συντήρησης-Επισκευών-Ανταλλακτικών | Σταθερό Κόστος |
| Ασφάλιστρα | Σταθερό Κόστος |
| Εξοδα Διοίκησης, Γενικά Εξοδα | Σταθερό Κόστος |
| Δαπάνες Καυσίμων, Λιπαντικών | Μεταβλητό Κόστος |
| Εξοδα Λιμένων | Μεταβλητό Κόστος |

Μια ιδιομορφία που παρουσιάζεται στον καταμερισμό των στοιχείων του κόστους είναι η θεώρηση των Δαπανών Πληρώματος σαν στοιχείο του Σταθερού Κόστους⁶⁹. Αυτή η αποδοχή στηρίζεται στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο το οποίο επιβάλλει την υποχρεωτική σύνθεση του πληρώματος, εφόσον το πλοίο κινείται, άρα δεν υπάρχει μεταβολή επηρεαζόμενη από την ποσότητα του παραγόμενου έργου, εκτός της οριακής περίπτωσης ναυτολόγησης επιπλέον "ξενοδοχειακού προσωπικού" κατά τις περιόδους

⁶⁹ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", σπ.π. σελ.51 όπου αναφέρεται ότι δεν υπάρχει αμφισβήτηση ότι οι δαπάνες επανδρώσεως ανήκουν στην κατηγορία του μεταβλητού κόστους.

αιχμής, κατάσταση η οποία παρατηρείται. Η δε περίπτωση της αργίας πλοίου, όπου όλο το πλήρωμα απολύεται, δεν σχετίζεται με μεταβολή του παραγόμενου έργου αλλά με τρόπο συμπίεσης του κόστους.

Αν τώρα συνδυάσουμε τον καταμερισμό των στοιχείων του κόστους με την ποσοστιαία διάρθρωση του κόστους θα προκύψει η σχέση Σταθερού και Μεταβλητού Κόστους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5.2

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

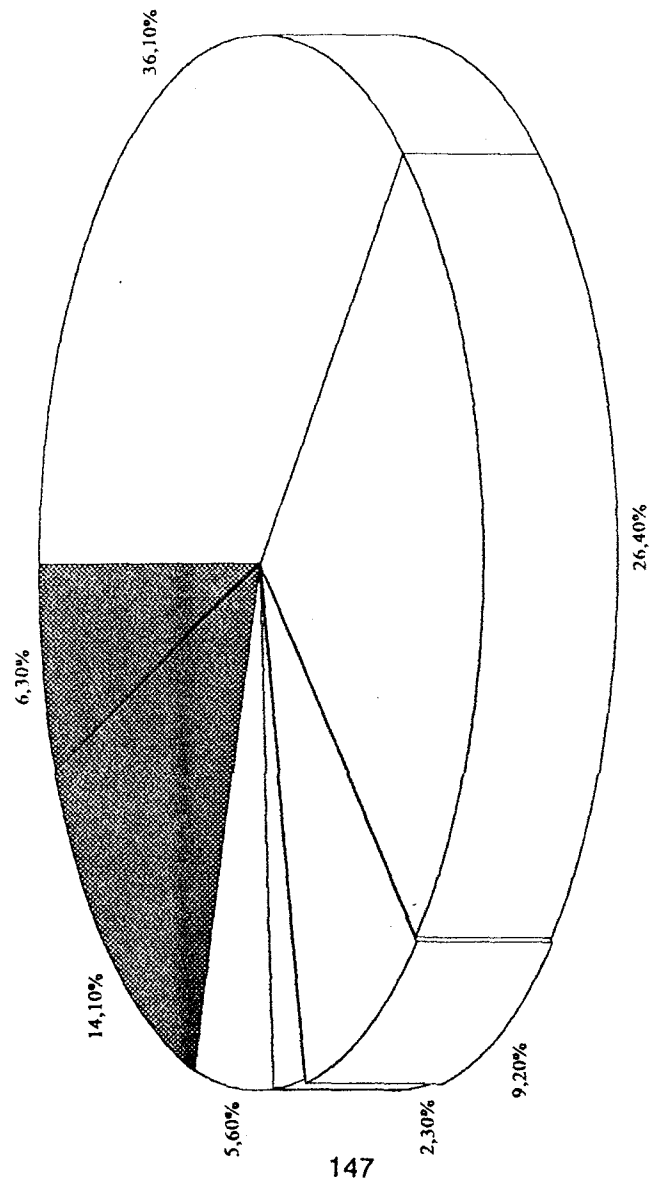
ΕΤΗ 1988, 1989, 1990

| ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ | Ποσοστό επί τοις εκατό | |
|--|------------------------|--------------|
| Κόστος Κεφαλαίου | 36.1 | |
| Δαπάνες Πληρώματος | 26.4 | |
| Δαπάνες Συντήρησης-Επισκευών-Ανταλλακτικών | 9.2 | |
| Ασφάλιστρα | 2.3 | |
| Εξοδα Διοίκησης, Γενικά Εξοδα | 5.6 | |
| ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ | | 79.6 |
| Δαπάνες Καυσίμων, Λιπαντικών | 14.1 | |
| Εξοδα Λιμένων | 6.3 | |
| ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΚΟΣΤΟΣ | | 20.4 |
| ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ | 100.0 | 100.0 |

Πηγές : ΠΙΝΑΚΕΣ 5.3.1.,5.3.2.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5.1.

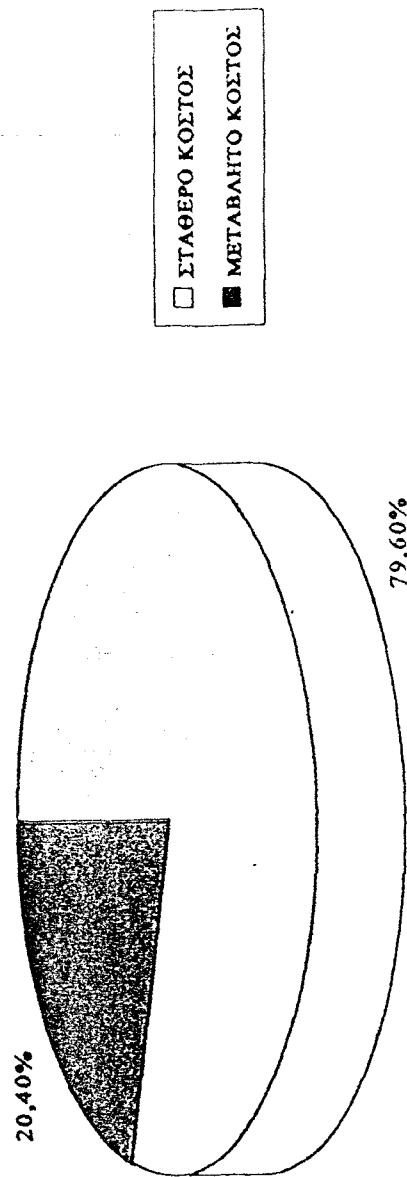
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ



| | | |
|-------------------------------------|--|--------|
| <input type="checkbox"/> | ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ | 36,10% |
| <input type="checkbox"/> | ΛΑΠΑΝΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ | 26,40% |
| <input type="checkbox"/> | ΛΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ | 9,20% |
| <input type="checkbox"/> | ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ | 2,30% |
| <input type="checkbox"/> | ΕΘΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΓΕΝΙΚΑ ΕΘΟΔΑ | 5,60% |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ΛΑΠΑΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ | 14,10% |
| <input checked="" type="checkbox"/> | ΕΘΟΔΑ ΛΙΜΕΝΩΝ | 6,30% |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5.2

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΦΡΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ



Το συμπέρασμα που προκύπτει από τον πίνακα 5.5.2 είναι ότι το Σταθερό Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών είναι τετραπλάσιο του Μεταβλητού Κόστους. Αυτή η αναλογία οφείλεται αφ'ενός στον

συγκοινωνιακό χαρακτήρα της προσφερόμενης μεταφοράς και αφ'ετέρου στο νομικό πλαίσιο που καθιστά σχεδόν αμετάβλητη μια από τις βασικές δαπάνες της λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Σκαφών δηλαδή τα έξοδα πληρώματος. Βέβαια ο σημαντικότερος παράγοντας από τους δύο που προαναφέραμε είναι οι απαιτήσεις που δημιουργεί η εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών είτε πρόκειται για την οργάνωση είτε για τον εξοπλισμό (πλοίο).

Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήξαμε είναι σύμφωνο με την θεωρία περί πλοίων γραμμών όπου αναφέρεται ότι το μέγιστο μέρος των δαπανών λειτουργίας των επιχειρήσεων δρομολογιακών γραμμών είναι σταθερές, μη επηρεαζόμενες από τις διακυμάνσεις του παραγόμενου έργου⁷⁰.

5.6 Η συμπεριφορά των καμπυλών του Μέσου και του Οριακού Κόστους.

Μετά την ενασχόληση με τις καμπύλες του Συνολικού Κόστους, του Σταθερού Κόστους και του Μεταβλητού Κόστους είναι αναγκαίο να μελετήσουμε τη συμπεριφορά του Κόστους ανά μονάδα παραγωγής, δηλαδή κατά ταξίδι.

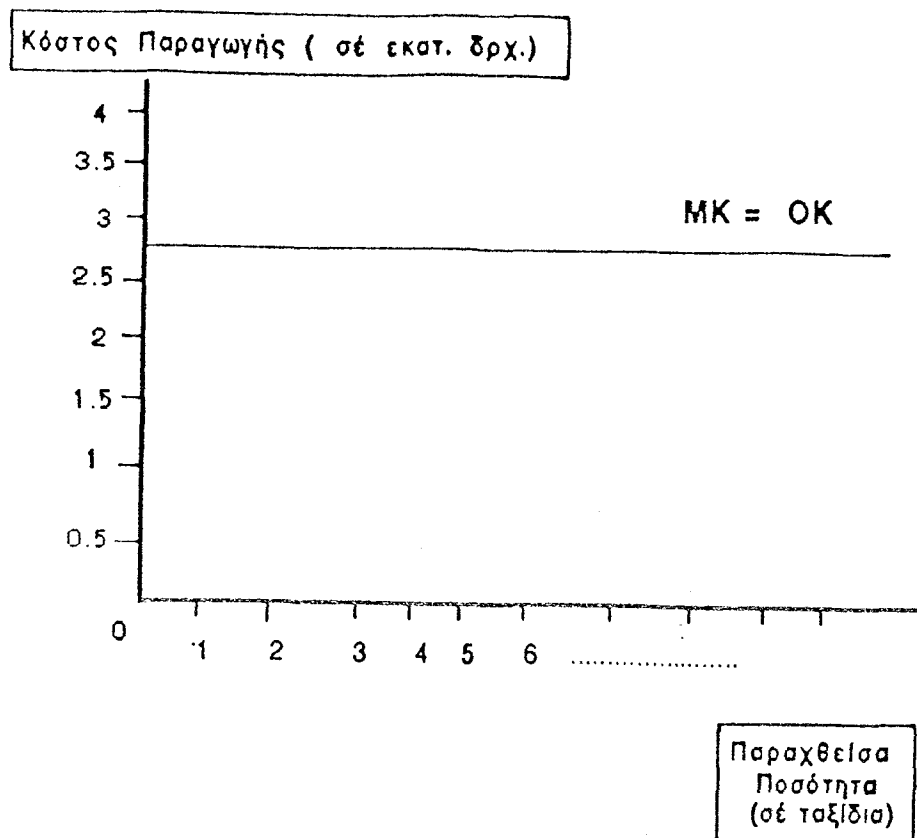
Είναι εξίσου σημαντικό δηλαδή να διαπραγματευτούμε και τις καμπύλες του Μέσου και του Οριακού Κόστους.

Από την αρχή αυτού του Κεφαλαίου έχουμε ορίσει αυτές τις δύο έννοιες θα επιχειρήσουμε τώρα να προσεγγίσουμε σχεδιαστικά την συμπεριφορά τους:

⁷⁰ Βλ. Ε.Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", σπ.π.,σελ.202.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6

Καμπύλη Οριακού και Μέσου Κόστους



Παρατηρούμε ότι οι δύο καμπύλες ταυτίζονται και ότι μια ευθεία είναι παράλληλη προς την αρχή των αξόνων (τον άξονα X) .

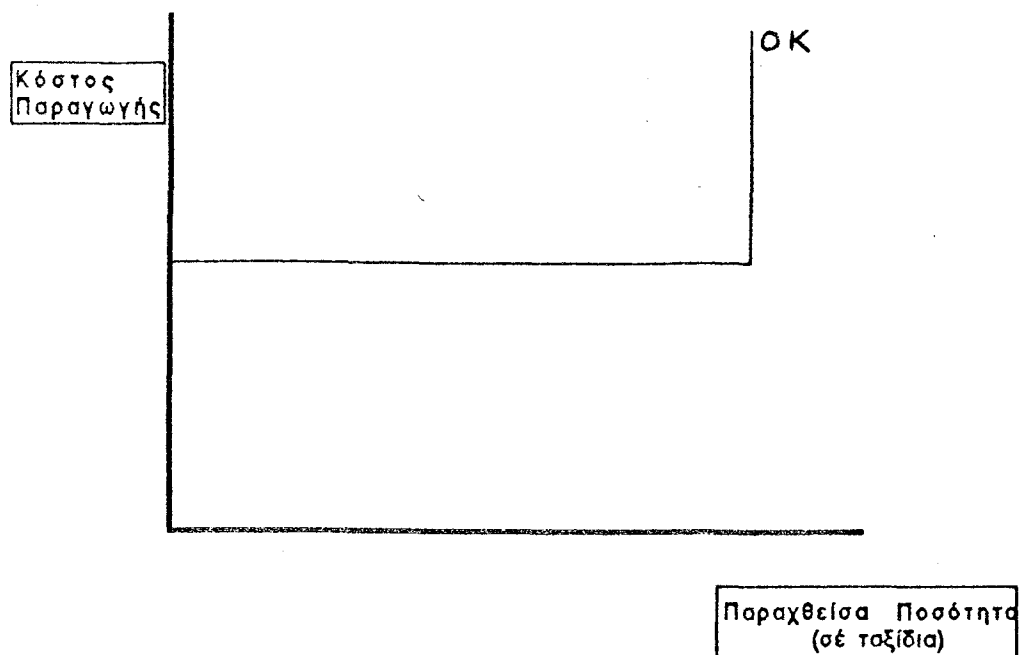
Αυτά συμβαίνουν, δεδομένου ότι πρόκειται για πλοία τακτικών γραμμών, όπως το κόστος κάθε ταξιδιού είναι σταθερό, βραχυχρόνια. Ετσι αν υποθέσουμε ότι το βραχυπρόθεσμο οριακό κόστος, είναι το κόστος ενός επιπρόσθετου ταξιδιού (με δεδομένο ότι υπάρχει το κατάλληλο χρονικό περιθώριο) τότε το Οριακό Κόστος ταυτίζεται με το Μέσο Κόστος δηλαδή το κόστος ενός ταξιδιού, άρα η καμπύλη του MK θα είναι και καμπύλη του OK.

Αν ο αριθμός των ταξιδιών φθάσει μέχρι του όριου των δυνατοτήτων του πλοίου τότε θα γίνει επιτακτική η δρομολόγηση και νέου πλοίου οπότε η

μορφή της καμπύλης του ΜΚ & ΟΚ θα καμφθεί απότομα και θα γίνει παράλληλη προς τον κάθετο άξονα, λόγω της μεγάλης δαπάνης που απαιτεί η απόκτηση ενός νέου πλοίου, άρα θα πάρει την μορφή ανεστραμμένου L. Την άποψή μας αυτή επιβεβαιώνει και στατιστική ανάλυση συναρτήσεων κόστους που έχουν πραγματοποιηθεί στο εξωτερικό, και μάλιστα σ'αυτές συμπεριλαμβάνεται και μελέτη συμπεριφοράς κόστους των Βρετανικών Σιδηροδρόμων. Στη συγκεκριμένη μελέτη αποδείχθηκε ότι το οριακό κόστος είναι σταθερό. Αυτή η κατάσταση (του σταθερού και οριζώντιου Οριακού Κόστους) κυριαρχεί στις αναλύσεις συμπεριφοράς του βραχυχρόνιου κόστους⁷¹

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6.2.

Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΚΑΜΠΥΛΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΑΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ



Με τον προσδιορισμό της μορφής της καμπύλης του οριακού κόστους, ολοκληρώσαμε την ανάλυση μας για το κόστος παραγωγής

⁷¹ Βλ. J. Johnston, "Statistical Cost Analysis", Mc Craw Hill Book Co, New York, 1960, σελ. 168-169.

Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

5.7 Το καθεστώς χρηματοδότησης των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων.

5.7.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Ηδη η μέχρι τώρα ανάλυση των στοιχείων του Κόστους Παραγωγής απέδειξε τον καθοριστικό ρόλο των Δαπανών Κεφαλαίου, αφού καλύπτουν περισσότερο από το ένα τρίτο του Συνολικού Κόστους Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Με αυτό το συμπέρασμα θεμελιώνεται ο χαρακτηρισμός της Ακτοπλοΐας, ως βιομηχανίας έντασης κεφαλαίου αλλά και αναδεικνύεται η ανάγκη εξεύρεσης και διάθεσης κεφαλαίων σημαντικού ύψους.

Αυτό το συμπέρασμα πιστεύουμε ότι δημιουργεί την αναγκαιότητα μεγαλύτερης εμβάθυνσης στο θέμα της Χρηματοδότησης. Η δυνατότητα της επιχείρησης να βρει και να διαθέσει τα απαιτούμενα κεφάλαια συναρτάται με το μέγεθος λειτουργίας της και τον αριθμό, το μέγεθος και την τεχνολογία των πλοίων της άρα με παράγοντες που θα εξασφαλίσουν ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής των υπηρεσιών της⁷². Βέβαια θα πρέπει να επισημάνουμε ότι όσο μεγαλύτερα είναι τα απαιτούμενα κεφάλαια τόσο δυσκολότερη είναι η εξεύρεσή τους. Θα προχωρήσουμε σε μια λεπτομερέστερη και αναλυτικότερη προσέγγιση του θέματος της Χρηματοδότησης των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών.

5.7.2 Πηγές Χρηματοδότησης.

Οι πηγές από τις οποίες οι Ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν κεφάλαια, ταυτίζονται με αυτές που ισχύουν για το σύνολο της Ναυτιλίας. Οι πηγές χρηματοδότησης θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως

⁷² βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", σπ.π. σελ. 366.

εξής ⁷³:

- 1) Αυτοχρηματοδότηση, με την χρησιμοποίηση των ιδίων διαθέσιμων κεφαλαίων ή των αποταμιευμένων αποθεματικών.
- 2) Εκδοση νέων μετοχών ή ομολογιών, όταν πρόκειται για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εισάγει τις μετοχές τους στα Χρηματιστήρια Αξιών.
- 3) Εξωτερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας, είτε από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου (π.χ. μεσίτες) είτε από Εμπορικές Τράπεζες είτε από Θεσμικούς Επενδυτές.
- 4) Εξωτερική χρηματοδότηση από το δημόσιο τομέα, είτε από την Κεντρική Τράπεζα είτε από Κρατικές Τράπεζες που έχουν τμήματα Ναυτιλιακής Πίστης.
- 5) Εξωτερική χρηματοδότηση από την ναυπηγική βιομηχανία, με την μορφή ναυπηγικών πιστώσεων.
- 6) Εξωτερική χρηματοδότηση με τη μορφή Leasing⁷⁴

5.7.3 Οι σχέσεις της Ακτοπλοΐας με τις πηγές Χρηματοδότησης.

Μετά την παράθεση των δυνητικών πηγών χρηματοδότησης θα διερευνήσουμε τη σχέση της Ακτοπλοΐας με την καθεμία από αυτές. Ξεκινώντας από την αυτοχρηματοδότηση θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι αποτέλεσε την κυριώτερη πηγή κεφαλαίων για επενδύσεις ιδιαίτερα τα

⁷³ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π. σελ. 367-368.
και Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομίας", Τόμος ΙΙ, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σελ.17-22. και Δ.Χ. Βανδώρου, "Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας", Πάτρα, 1990 σελ. 48-55.

⁷⁴ Γιά αυτήν τη μέθοδο υπάρχουν επιφυλάξεις τόσο γύρω από το χαρακτήρα της, δηλαδή αν πρόκειται για πηγή χρηματοδότησης ή για σύστημα διευκόλυνσης, όσο και γύρω από την καταλληλότητα της για την ναυτιλία, κυρίως λόγω της εποχικότητας που παρατηρείται στην ναυτιλιακή δραστηριότητα.

τελευταία χρόνια ⁷⁵. Η δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης προήλθε είτε από αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών είτε από αποθεματικά που προήλθαν από συσώρευση κερδών. Αυτά τα κέρδη πιστεύουμε ότι προήλθαν κυρίως από την είσοδο κάποιων ακτοπλοϊκών εταιρειών στη διεθνή Γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας, λόγω της μεγάλης αύξησης της κίνησης που πραγματοποιήθηκε σ'αυτή τη γραμμή εξαιτίας της κατάστασης που δημιουργήθηκε στην Γιουγκοσλαβία. Πέρα από τα κέρδη η δραστηριοποίηση σ'αυτή τη διεθνή γραμμή έδωσε και μια σχετική λύση, σ'ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ελληνική Ακτοπλοία, αυτό που αποκαλείται "δραχμικό πρόβλημα". Ενώ όλα τα έσοδα των ελληνικών Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι σε δραχμές σημαντικό μέρος των δαπανών τους είναι σε ξένο συνάλλαγμα (αγορές σκαφών, δανειακές υποχρεώσεις, ασφάλιστρα, ανταλλακτικά). Αρα η συγκέντρωση εσόδων σε συνάλλαγμα εξυπηρετούσε και το επενδυτικό τους πρόγραμμα.

Η άντληση κεφαλαίων από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών , προς το παρόν είναι αδύνατη, διότι οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις δεν πληρούν τους όρους εισόδου στο Χρηματιστήριο⁷⁶. Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι ένας αριθμός Ακτοπλοϊκών εταιρειών έχει προσανατολίσει τις δραστηριότητές του προς τη διαμόρφωση προδιαγραφών (ισολογισμοί, κατανομή μετοχών) για την είσοδο στο Χρηματιστήριο. Οι λόγοι της

⁷⁵Βλ. ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοία..." οπ.π. σελ. 63.

⁷⁶ Για να εισαχθεί μια ανώνυμη εταιρεία στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, με βάση το ΠΔ 350/85 υπάρχουν οι εξής προϋποθέσεις :

α) Τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 90.000.000 δρχ συμπεριλαμβανομένων και των αποτελεσμάτων της τελευταίας χρήσης.

β) Η εταιρεία θα πρέπει να έχει δημοσιεύσει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της για πέντε τουλάχιστον οικονομικές χρήσεις.

γ) Εγγραφή δεσμευση της εταιρείας ότι θα διαθέσει σε δημόσια εγγραφή μετοχές που θα προέρχονται μόνο από αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου και θα αντιπροσωπεύουν σε ονομαστική αξία το 25% τουλάχιστον αυτού.

δ) Το 25% τουλάχιστον του μετοχικού της κεφαλαίου σε ονομαστική αξία είναι καταμεμημένο στο ευρύ κοινό και σε αριθμό τουλάχιστον 100 φυσικών ή νομικών προσώπων.

Βλ. Γ.Κ. Φιλιππάτος, Π.Ι. Αθανασόπουλος, "Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική", οπ.π. σελ 74-75.

"στροφής" προς το Χρηματιστήριο είναι η δυσκολία δανειακής χρηματοδότησης από το τραπεζικό σύστημα παράλληλα με την ανάγκη εξεύρεσης μεγάλων κεφαλαίων. Οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις υπαγορεύονται από την αναγκαιότητα ανανέωσης του στόλου, ιδιαίτερα εν όψει του έτους 2004 (άρση του cabotage) και του σκληρού εξωτερικού ανταγωνισμού που προβλέπεται ότι θα επακολουθήσει. Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι υπάρχει μια παραδοσιακή επιφυλακτικότητα των επενδυτών για επενδύσεις στο χώρο της Ναυτιλίας ⁷⁷, καθώς τη θεωρούν υψηλού κινδύνου και αβέβαιων κερδών.

Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι με βάση τη διεθνή εμπειρία⁷⁸, αυτή η επιφυλακτικότητα ελαττώνεται σε ένα βαθμό όταν πρόκειται για ναυτιλιακές αγορές δρομολογημένων πλοίων με μακροχρόνιες ναυλώσεις, οι οποίες σαφώς και έχουν κοινά χαρακτηριστικά με την Ακτοπλοΐα. Βέβαια αυτό δεν αρκεί, διότι είναι σαφές ότι οι υποψήφιες ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει να βελτιώσουν και την εικόνα που έχει το επενδυτικό κοινό γι'αυτές, παράλληλα με την συμμόρφωση τους με τους όρους εισόδου στο Χρηματιστήριο.

Ο επόμενος τρόπος χρηματοδότησης είναι η εξωτερική χρηματοδότηση από διάφορες πηγές. Οι ανάγκες εξωτερικού δανεισμού προκύπτουν είτε από έκτακτα περιστατικά όπως επισκευές λόγω βλάβης ζημιών είτε για διενέργεια επενδύσεων. Η κάλυψη των έκτακτων αναγκών καλύπτεται με βραχυχρόνιες χρηματοδοτήσεις. Ενώ η ανάληψη επενδυτικών προγραμμάτων σχετίζεται με μακροχρόνια δάνεια. Η σύναψη βραχυχρόνιων δανείων είναι σχετικά εύκολη για την Ακτοπλοΐα δεδομένης της ασφαλιστικής κάλυψης τέτοιου είδους δαπανών αλλά κυρίως λόγω των σίγουρων εσόδων που θα επιφέρει η κίνηση του πλοίου στο συγκεκριμένο δρομολόγιο που εκτελεί, όπως αυτό αποδεικνύεται από τα δεδομένα στοιχεία

⁷⁷ Βλ. "ΑΡΓΩ", Νοέμβριος 1992 σελ. 15, όπου αναφέρεται στα συμπεράσματα της 10ης Διεθνούς Συνάντησης για την Παγκόσμια Οικονομία και την Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, που διοργανώθηκε από το City University και την Ναυτιλιακή Λέσχη και πραγματοποιήθηκε στις 7-9 Οκτωβρίου 1992.

⁷⁸ Βλ. Ε.Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π. σελ 376.

κίνησης επιβατών για τα περασμένα χρόνια.

Αντίθετα η σύναψη μακροχρόνιων δανείων είναι μάλλον δύσκολη. Η δυσκολία αναφέρεται σε δύο επίπεδα. Το πρώτο είναι το γενικό επίπεδο δυσκολίας, το οποίο αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο σύνολό τους. Το δεύτερο είναι το ειδικό επίπεδο δυσκολίας και σχετίζεται συγκεκριμένα με την δανειοληπτική ικανότητα της Ακτοπλοΐας.

Μετά τις αρνητικές εμπειρίες που είχαν πολλά χρηματοδοτικά ιδρύματα που ασχολούνταν με την ναυτιλιακή χρηματοδότηση κατά τις δεκαετίες του '70 και ιδιαίτερα του '80, είναι γενική εκτίμηση ότι η ναυτιλία αντιμετωπίζει δυσκολίες στη χρηματοδότηση της από τις Τράπεζες⁷⁹. Αποτελέσματα αυτών των αρνητικών εμπειριών είναι ο μικρός αριθμός των τραπεζών που εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στο χώρο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, και η μείωση του ποσοστού χρηματοδότησης παράλληλα με τη θέσπιση αυστηρότερων όρων για τη λήψη δανείου.

Στα πλαίσια των αυστηρότερων όρων για τη λήψη δανείων, το στοιχείο στο οποίο δίνεται πολύ μεγάλη βαρύτητα, είναι η ηλικία του προς απόκτηση σκάφους⁸⁰.

Μετά την αναφορά στο γενικό επίπεδο της ναυτιλίας θα εντοπίσουμε την ανάλυση μας ειδικά στην Ακτοπλοΐα. Ηδη επισημάνθηκε ο καθοριστικός παράγοντας της ηλικίας του σκάφους σαν σημαντικό κριτήριο για την δανειοδότηση απόκτησης σκαφών. Η βαρύτητα αυτού του παράγοντα παράλληλα με το δεδομένο της συγκριτικά μεγάλης ηλικίας των αποκτώμενων ακτοπλοϊκών πλοίων, αποτελεί το πρώτο σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν ως προς τη λήψη των δανείων οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Αποτέλεσμα αυτού του σχεδόν ανυπέρβλητου εμποδίου είναι η αδυναμία λήψης δανείων για απόκτηση σκαφών από ξένες τράπεζες, και η

⁷⁹ Βλ. Τ. Πετρόπουλου, "Ο νέος ρόλος των Ναυτιλιακών Τραπεζών στη Δεκαετία του '90", Outlook, No 104, Δεκέμβριος 1992, σελ. 64-66.

⁸⁰ Προσωπική συνέντευξη με τον κ. Τ. Πετρόπουλο, διευθύνοντα σύμβουλο της Petrofin, Ε.Π.Ε, Financial Services.

αναγκαστική στροφή στις ελληνικές τράπεζες. Οι ξένες τράπεζες έχουν μια περιορισμένη παρουσία που αφορά την δανειοδότηση μετασκευών πλοίων⁸¹. Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι εκτός του θέματος της ηλικίας η Ακτοπλοΐα αντιμετωπίζεται γενικά με επιφύλαξη εκ μέρους του Τραπεζικού Συστήματος⁸². Αυτή η "μη-θετική" αντιμετώπιση οφείλεται στην προηγούμενη συμπεριφορά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Είναι γνωστό από την τραπεζική πρακτική⁸³ ότι το πρώτο στοιχείο που διερευνάται από τις Τράπεζες, μετά την υποβολή του αιτήματος χρηματοδότησης είναι το ποιόν και η προηγούμενη συμπεριφορά του πλοιοκτήτη. Γι'αυτό το σκοπό συλλέγονται πληροφορίες από τα αρχεία της τράπεζας, άλλους τραπεζίτες και από την αγορά (π.χ. από μεσίτες).

Αυτή η προηγούμενη συμπεριφορά που βαρύνει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, απαρτίζεται από καθυστερήσεις αποπληρωμής δανείων ή αδυναμία αποπληρωμής δανείων και κατασχέσεις πλοίων (περίπτωση "Ελληνικής Ακτοπλοΐας"). Αυτή βέβαια η πρότερη συμπεριφορά δεν χαρακτηρίζει το σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά οπωσδήποτε προδιαθέτει αρνητικά τις Τράπεζες. Η "κακή φήμη" της Ακτοπλοΐας δεν προέρχεται μόνον από τη συμπεριφορά προς τις Τράπεζες αλλά και από ένα αθέμιτο προσωπικό ανταγωνισμό που ανταπτύσσεται κάποιες φορές μεταξύ των πλοιοκτητών⁸⁴. Ένα επιπλέον στοιχείο που δυσχεραίνει την λήψη δανείων είναι η έλλειψη σταθερών χρηματοδοτικών δεσμών. Τέλος θα εντοπίσουμε ένα στοιχείο που "υποσκάπτει" τα έσοδα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, μειώνει την ταμειακή ρευστότητα και δυσχεραίνει την εξυπηρέτηση των δανείων τα οποία λόγω

⁸¹ ibid

⁸² ibid

⁸³ Βλ. Δ. Χ, Βανδώρου, "Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας", ο.π. σελ. 29.

⁸⁴ Παράδειγμα αυτού του φαινομένου είναι οι διενέξεις που συνέβησαν κατά τις τελευταίες εκλογές (Απρίλιος 1993) της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας που έφθασαν μέχρι του σημείου της αποχώρησης κάποιων μελών. Αυτά τα φαινόμενα δεν είναι συνηθισμένα σε συγκεντρώσεις ή συνελεύσεις επαγγελματικών ενώσεων.

της υψηλής αξίας των πλοίων είναι μεγάλα, άρα προσμετράται από τις Τράπεζες. Πρόκειται για έναν ιδιόμορφο ανταγωνισμό μεταξύ των πλοιοκτητών, ως προς το χρονικό διάστημα της χορηγούμενης πίστης (πίστωσης χρόνου για την απόδοση των εισπράξεων των εισιτηρίων) προς τους πράκτορες και δευτερευόντως ως προς το ύψος της χορηγούμενης προς τους πράκτορες προμήθειας.

Όλα τα προηγούμενα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει έλλειψη τραπεζικής υποστήριξης.

Μετά την τραπεζική υποστήριξη θα διερευνήσουμε την κρατική υποστήριξη. Θα ξεκινήσουμε με μια διαπίστωση, η Ακτοπλοΐα κατά την διάρκεια της μακρόχρονης δραστηριοποίησης της δεν έτυχε ιδιαίτερης κρατικής χρηματοδοτικής υποστήριξης παρόλο που υπήρξε αντικείμενο πολλαπλών κρατικών παρεμβάσεων. Η κρατική υποστήριξη εμφανίσθηκε περιοδικά είτε εμμέσως με την ναυπήγηση πλοίων κατά την γέννηση του νεοελληνικού κράτους, ή με την δημοπράτηση των πλοίων των ιταλικών επανορθώσεων⁸⁵, είτε αμέσως με την παροχή χαμηλότοκων δανείων στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Πρέπει να κάνουμε μια επισήμανση που αναφέρεται στην ελαστικότητα αντιμετώπισης των ακτοπλοϊκών αιτημάτων για δανειοδότηση εκ μέρους της ΕΤΒΑ (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης), που είναι η κρατική τράπεζα υποστήριξης των αναπτυξιακών επενδυτικών προγραμμάτων. Η ελαστικότητα αυτή σχετιζόταν ή με αισιόδοξο προσδιορισμό της αξίας του πλοίου κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της χρηματοδότησης ή με παροχή ψηλού ποσοστού δανειοδότησης. Η συνέπεια αυτής της πολιτικής ήταν η ανάληψη μεγαλύτερου επιχειρηματικού κινδύνου εκ μέρους της τράπεζας από αυτόν που αναλάμβανε η ναυτιλιακή εταιρεία⁸⁶. Τα αποτελέσματα αυτής της ελαστικής πολιτικής υπήρξαν αρνητικά για την Τράπεζα, καθώς οι περισσότερες από αυτές τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ήταν μικρές εταιρείες λαϊκής βάσης, οι οποίες για

⁸⁵ Βλ. Κεφάλαιο 1.

⁸⁶ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π. σελ. 379.

λόγους που έχουμε ήδη αναφέρει⁸⁷ κατέστησαν προβληματικές και υπερχρεωμένες (κατά τη δεκαετία του '80) και έτσι δεν μπόρεσαν να εξοφλήσουν τα ευνοϊκά δάνεια που είχαν ήδη συνάψει. Στην συνέχεια παρ' όλη την αρνητική εμπειρία και για λόγους πολιτικής βούλησης δημιουργήθηκε από την ΕΤΒΑ το 1985 η εταιρεία "Ελληνική Ακτοπλοΐα Α.Ε." όπου εντάχθηκαν όλες αυτές οι "προβληματικές" εταιρείες λαϊκής βάσης. Η κρατική εταιρεία όμως λόγω διοικητικής ανεπάρκειας και ανορθολογικών πράξεων⁸⁸ και των επακόλουθων οικονομικών προβλημάτων (υψηλές ετήσιες και συσσωρευμένες ζημιές) τέθηκε στο τέλος το 1990 σε εκκαθάριση και τα πλοία της σε πλειστηριασμό.

Η χρηματοδοτική υποστήριξη εκ μέρους του Δημόσιου Τομέα σχετίζεται και με ενισχύσεις που προήλθαν από τις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Από την αρχή όμως να τονίσουμε ότι παρά τον εκτεταμένο νησιώτικο χαρακτήρα της Ελλάδας άρα και την επακόλουθη σημασία της Ακτοπλοΐας για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών, η Ακτοπλοΐα δεν εντάχθηκε σαν ξεχωριστή δράση στα Κοινοτικά Προγράμματα για την χώρα μας. Αυτό συνέβη κακώς, κατά τη γνώμη μας δεδομένου ακόμα ότι μεγάλες νησιωτικές περιοχές (όπως το Βόρειο και το Νότιο Αιγαίο και το Ιόνιο) ανήκουν στις δέκα λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές της ΕΟΚ άρα προγράμματα για την ανάπτυξή τους θα έδιναν πρωτεύουσα σημασία στην ενίσχυση της Ακτοπλοΐας.

Συνέπεια των προαναφερθέντων είναι ο περιορισμένος και έμμεσος χαρακτήρας των κοινοτικών ενισχύσεων προς την Ακτοπλοΐα. Αυτές δόθηκαν κυρίως για επενδύσεις σε υποδομή (λιμάνια) και δευτερευόντως για επενδύσεις σε πλοία ή για εκπαίδευση εργαζομένων.

Το καθεστώς επιδότησης του κινητού εξοπλισμού (των πλοίων)

⁸⁷ Βλ. Κεφ. 4.

⁸⁸ όπως επισκευές πλοίων κατά τους θερινούς μήνες της αιχμής, και δυστυχώς ακολούθησε το ιστορικό παράδειγμα της "Ελληνικής Ακτοπλοΐας ΑΕ".

διαφέρει από το καθεστώς επιδότησης της υποδομής⁸⁹. Η ιδιαιτερότητα όσον αφορά την απόκτηση πλοίων αναφερόταν στην προαπαιτητή ύπαρξης δημόσιας δαπάνης, ποσοστό της οποίας κάλυπτε η ΕΟΚ με τη μορφή επιστροφών. Η εκ μέρους του δημοσίου τομέα χρηματοδότηση οριζόταν με βάση τις προβλέψεις του αναπτυξιακού νόμου 1262/82 για την συγκεκριμένη περίπτωση. Πρόσθετη χρηματοδότηση προβλεπόταν στις περιπτώσεις επενδύσεων του ν. 1262/82 που εντάχθηκαν στα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ), αυτή η περίπτωση αφορούσε κυρίως πλοία που αποκτήθηκαν από εταιρίες Λαϊκής Βάσης. Και στις δυο περιπτώσεις πάντως δεν υπήρξε χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Οι επιχορηγήσεις που δόθηκαν ήταν αποκλειστικά από εθνικούς πόρους. Ένα άλλο σημείο που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι για το χρονικό διάστημα μιας τριετίας (1984-1986) δόθηκαν ενισχύσεις μέσω ΕΟΚ, για την επιδότηση λειτουργικών εξόδων άγονων γραμμών. Η δωρεάν αυτή χρηματοδότηση, με το σύστημα των επιστροφών προς το Ελληνικό Δημόσιο δεν επεκτάθηκε.

Τέλος θα κλείσουμε την αναφορά μας στην προερχόμενη από τον δημόσιο τομέα χρηματοδότηση με την επισήμανση ότι ο ισχύων Αναπτυξιακός νόμος 1880/92 δεν προβλέπει κίνητρα για τις επενδύσεις στην Ακτοπλοΐα. Γεγονός που επιδεικνύει την θέση των ακτοπλοϊκών εταιρειών λόγω της επιβεβλημένης ανανέωσης του στόλου εξαιτίας του επερχόμενου οξύ ανταγωνισμού⁹⁰.

Η περίπτωση της χρηματοδότησης της Ακτοπλοΐας εκ μέρους της Ναυπηγικής Βιομηχανίας για την κατασκευή πλοίων είναι μηδαμινή λόγω της απουσίας νεοτεύκτων πλοίων από το στόλο της Ακτοπλοΐας. Γενικά όμως για την περίπτωση των κατασκευών-μετασκευών πλοίων, η

⁸⁹ ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική επιβατηγός Ακτοπλοΐα Ανάλυση οικονομικών συνθηκών λειτουργίας", ο.π. σελ. 69.

⁹⁰ Ομιλία του εφοπλιστή Γεράσιμου Στριντζη στο Διεθνές Σεμινάριο "Global Shipping and Tourism in a changing world" που οργάνωσε η φοιτητική οργάνωση AIESEC, το Μάιο του 1992.

ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία εμμέσως επιδοτεί την Ακτοπλοία μέσω πιστωτικών διευκολύνσεων. Η ναυπηγική βιομηχανία για να παράσχει αυτές τις διευκολύνσεις συνήθως οδηγείται στον δανεισμό από τις τράπεζες. Δεδομένης όμως της κρίσης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων⁹¹ η τραπεζική τους χρηματοδότηση είναι αρκετά δύσκολη. Αυτό το πρόβλημα όμως είναι δυνατόν να καλυφθεί μέσω Κοινοτικών έμμεσων ή άμεσων ενισχύσεων. Ειδικά για την Ελλάδα και συγκεκριμένα για την Ακτοπλοία προβλέπεται αυξημένο ποσοστό χορηγούμενων ενισχύσεων⁹².

Με συμβολή του ναυπηγικού τομέα, ολοκληρώσαμε την μελέτη των εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης απ' όπου μπορούν να αντληθούν κεφάλαια ή να εξασφαλισθούν πιστωτικές διευκολύνσεις για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι η δυσκολία εξεύρεσης κεφαλαίων είτε λόγω έλλειψης τραπεζικής υποστήριξης είτε λόγω έλλειψης κρατικής υποστήριξης. Αρα απομένουν σαν αναγκαστικές λύσεις, η αυτοχρηματοδότηση και η προσφυγή στο χρηματιστήριο Αξιών. Όμως η αυτοχρηματοδότηση φαίνεται ως ένα βαθμό δύσκολη δεδομένης της φθίνουσας αποδοτικότητας του κεφαλαίου που εμφανίζει ο κλάδος⁹³ όπως συμπεραίνεται από τη μελέτη του κόστους και των εσόδων και προκύπτει από την ανάλυση ισολογισμών μερικών ακτοπλοϊκών εταιρειών⁹⁴. Η δε προσφυγή προς το Χρηματιστήριο προς το παρόν αντιμετωπίζει ισχυρά θεσμικά εμπόδια. Αρα η δραστηριοποίηση του συνόλου των ακτοπλοϊκών

⁹¹ Αναφερόμαστε ιδιαίτερα στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία γιατί ο ρόλος τους τόσο στις κατασκευές όσο και στις μετασκευές επιβατικών σκαφών είναι παγκόσμιας κυριαρχίας. Το 70% του αριθμού των μετασκευών πραγματοποιούνται στην Δ. Ευρώπη. Ομιλία του Π. Γιαννόπουλου στο προαναφερόμενο συνέδριο της AIESEC, με θέμα "Shipbuilding and Shiprepairing Industry".

⁹² Βλ. Νομοθετικό πλαίσιο ΕΕ για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (6η οδηγία).

⁹³ ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοία : Ανάλυση Οικονομικών συνθηκών λειτουργίας", οπ.π. σελ. 31, σελ. 63-65.

⁹⁴ ibid

επιχειρήσεων πρέπει να στραφεί στη δημιουργία σταθερών χρηματοδοτικών δεσμών είτε με πιστωτικά ιδρύματα είτε με θεσμικούς επενδυτές⁹⁵ και βέβαια στην κατά το δυνατόν ανατροπή των συνθηκών που αναφέρουμε ότι δημιουργούν επιφυλάξεις στους χρηματοδότες. Απότοκο όλων αυτών που προαναφέραμε είναι η περιορισμένη επενδυτική δραστηριότητα με πιθανό αποτέλεσμα τη χαμηλή ποιότητα υπηρεσίας και υψηλή ηλικία πλοίων.

5.7.4. Το θεσμικό πλαίσιο χρηματοδότησης των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων

Η χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα διέπεται από τις ανάλογες αποφάσεις της Νομισματικής Επιτροπής (Ν.Ε.) και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών θεμάτων (Ε.Ν.Π.Θ.)⁹⁶. Οι αποφάσεις αυτών των επιτροπών αφορούν κυρίως τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων για κεφάλαια κίνησης και ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων για την κατασκευή μετασκευή και επισκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία. Αν θέλουμε να συνοψίσουμε όλες τις ισχύουσες αποφάσεις, όσον αφορά τους κανόνες που διέπουν την χρηματοδότηση θα πάρουμε το εξής γενικό πλαίσιο:

α. Επιτρέπεται η χρηματοδότηση ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τις εμπορικές τράπεζες και από τα ίδια διαθέσιμά τους, και από τις

⁹⁵ Ως θεσμικοί επενδυτές θεωρούνται τα επενδυτικά αμοιβαία κεφάλαια τα ασφαλιστικά κεφάλαια, και γενικά όλα τα κεφάλαια που διαχειρίζονται από επαγγελματίες διαχειριστές επενδύσεων, οι οποίοι επιδιώκουν να προσφέρουν στους πελάτες τους μέσο-μακροπρόθεσμα ελκυστικά κέρδη. Βλ. Τ. Πετρόπουλου, "Ο νέος ρόλος των Ναυτιλιακών Τραπεζών στη Δεκαετία του '90", ο.π. σελ. 66.

⁹⁶ Η βασική απόφαση που προσδιορίζει το θεσμικό πλαίσιο της Χρηματοδότησης κατασκευών και μετασκευών πλοίων είναι η Ν.Ε. 85/5/14.7.75 όπου γίνεται συγκεκριμένη πρόβλεψη για κατασκευές ή μετασκευές πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού ιδιαίτερα όταν αυτές γίνονται σε ελληνικά ναυπηγεία. Συμπληρωματικές αυτής της ισχύουσας απόφασης είναι οι αποφάσεις Ε.Ν.Π.Θ. 156/5/7.6.84 όσον αφορά τη χρηματοδότηση σε δραχμές κατασκευών και μετασκευών πλοίων, Τροποποιήσεις της Ν.Ε. 85/5/14.7.75 επιφέρει η Πράξη Διοικητική 720/27.3.86 με σκοπό τη διεύρυνση των παρεχόμενων πιστωτικών διευκολύνσεων προς τις ναυπηγικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις στα πλαίσια του Αναπτυξιακού Νόμου 1266/82. Τέλος μικρές τροποποιήσεις (ποσοστό κάλυψης, επιτόκιο δανεισμού) της Ν.Ε. 85/5/14.7.75 και προβλέψεις για δάνεια για αγορά ακτοπλοϊκών σκαφών απότο εξωτερικό επιφέρει η Ε.Ν.Π.Θ. 353/4.5.87.

τράπεζες επενδύσεων για την κάλυψη μέχρι ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) του τιμήματος αγοράς από την Ελλάδα ή το εξωτερικό επιβατηγών και επιβατηγών-οχηματαγωγών σκαφών για την δρομολόγησή τους στην ελληνική ακτοπλοία (εφόσον έχουν λάβει Αδεια Σκοπιμότητας).

β. Τα δάνεια που συνομολογούνται σε δραχμές βαρύνονται με επιτόκιο 27.75% αυτό που ισχύει για χρηματοδότηση της βιομηχανίας για πάγιες εγκαταστάσεις. Το επιτόκιο των δανείων που συνομολογούνται σε συνάλλαγμα προσδιορίζεται με βάση το διατραπεζικό επιτόκιο, το γνωστό LIBOR και ένα πρόσθετο (γνωστό ως spread) που μπορεί να κυμαίνεται από κλάσμα της μονάδας μέχρι 2 μονάδες πάνω από το επίπεδο του LIBOR, ανάλογα με την αξιοπιστία και την διαπραγματευτική ικανότητα του δανειζόμενου και της τράπεζας, την διαθεσιμότητα κεφαλαίων στην αγορά και το μέγεθος του δανείου.

γ. Η διάρκεια του δανείου μπορεί να φτάνει μέχρι 10 χρόνια για κατασκευές πλοίων και μέχρι 8 χρόνια για μετασκευές υπολογιζόμενη από την παραλαβή του πλοίου.

δ. Ειδικά για την Ελλάδα και για συμβόλαια ναυπήγησης - μετασκευής πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού αξίας έως και 6 εκατομμυρίων ECU υπάρχει η δυνατότητα χορήγησης ενίσχυσης μέχρι 28%⁹⁷ περιλαμβανομένων όλων των άμεσων ή έμμεσων ενισχύσεων).

Μετά την συνοπτική παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου θα προχωρήσουμε σε

⁹⁷ Βλ. Νομοθετικό Πλαίσιο ΕΟΚ για τις ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία (6η οδηγία).

κάποιες παρατηρήσεις. Πρώτα απ' όλα θα εντοπίσουμε την σμίκρυνση του ποσοστού κάλυψης του τμήματος της αγοράς από 80% (EN 85/14.7.75) στο σημερινό επίπεδο του 70%. Η εξήγηση αυτής της εξέλιξης πιστεύουμε ότι βρίσκεται στη διεθνή τάση περιορισμού των ποσοστών κάλυψης συνέπεια των αρνητικών τραπεζικών εμπειριών που αποκτήθηκαν στις δεκαετίες '70 και '80. Βέβαια η κάλυψη του 70% του κόστους κατασκευής-μετασκευής δεν είναι χαμηλή αν συγκριθεί με το διεθνές επίπεδο όπου η κάλυψη του ύψους, του 70% δίνεται μόνον στους "καλούς πελάτες"⁹⁸. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι πρόκειται για ναυτιλία δρομολογημένων πλοίων άρα υπάρχει μικρότερος κίνδυνος. Δεύτερο σημείο είναι το μεγάλο ύψος του επιτοκίου δανεισμού, σχεδόν 30% (όταν πρόκειται για δραχμικό δάνειο) στοιχείο που καθιστά τον δανεισμό σχεδόν αδύνατο⁹⁹. Αποτέλεσμα αυτού του "επαχθούς" επιτοκίου είναι οι σχεδόν μηδενικές αιτήσεις για χορήγηση ναυτιλιακών δανείων¹⁰⁰. Η προσφυγή σε δάνεια σε συνάλλαγμα είναι μάλλον δύσκολη λόγω του δραχμικού χαρακτήρα των εσόδων και υψηλής τιμής των ξένων νομισμάτων, ίσως αυτή είναι πιο εύκολη για εταιρείες που δραστηριοποιούνται και σε γραμμές εξωτερικού οπότε έχουν κάποια έσοδα σε συνάλλαγμα. Πάντως μερικές ΕΛΒ έχουν δάνεια σε USD \$ και έχουν μεγάλες συναλλαγματικές διαφορές (ζημίες). Τέλος τις κοινοτικές ενισχύσεις εκμεταλεύθηκε μέσω των ναυπηγικών πιστώσεων το σύνολο των επιχειρήσεων που απέκτησαν νέα πλοία αυτή την περίοδο αφού η συντριπτική πλειοψηφία των μετασκευών έγιναν σε ελληνικά ναυπηγεία.

⁹⁸ Προσωπική συνέντευξη με τον κ. Τ. Πετρόπουλο.

⁹⁹ Αυτή τη γνώμη εκφράζει και το Δ.Σ. της Ενώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΠΑΕΠ) σε συνέντευξη τύπου που δόθηκε τον Ιούνιο του 1991.

¹⁰⁰ Με βάση στοιχεία που συλλέξαμε από τα ναυτιλιακά τμήματα των Τραπεζών.

5.7.5 Η επενδυτική πολιτική των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων.

Είναι γνωστό ότι το καθεστώς χρηματοδότησης είναι ένας από τους σημαντικούς παράγοντες για μια επενδυτική απόφαση¹⁰¹. Η βασική αιτία για την πραγματοποίηση μιας επένδυσης είναι η ζήτηση για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες μιας επιχείρησης και οι τάσεις που αυτή εμφανίζει. Με δεδομένη λοιπόν την μόνιμα αυξητική τάση της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τη δεκαετία του '60 μέχρι σήμερα και το χρηματοδοτικό πλαίσιο που αναφέρουμε θα εξετάσουμε τις αποκτήσεις πλοίων κατά την τελευταία εικοσαετία.

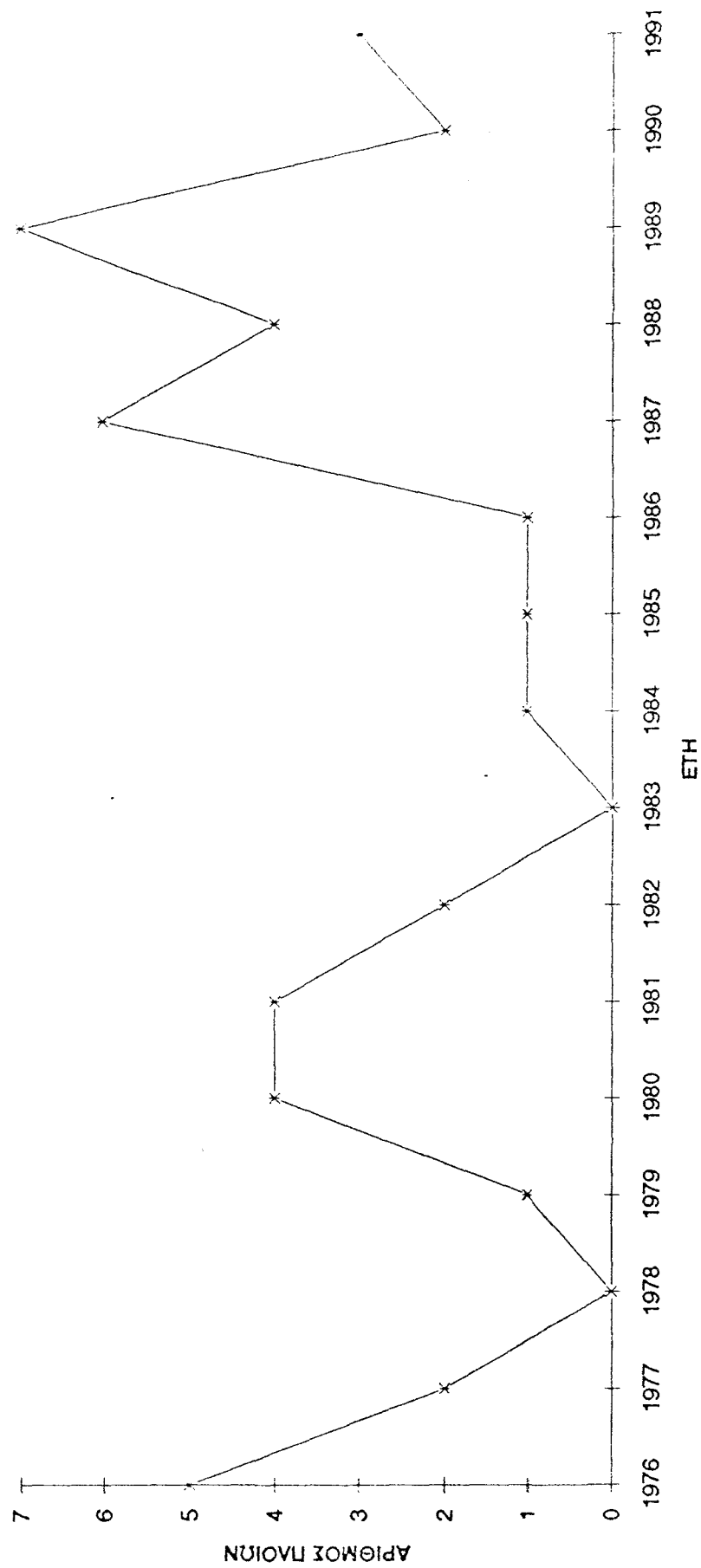
Με την χρησιμοποίηση στοιχείων που αναφέρονται σε αποκτήσεις 51 πλοίων και τη χρονική κατανομή τους, κατασκευάσαμε το παρακάτω διάγραμμα 5.7.5.

¹⁰¹ Βλ. Γ.Κ. Φιλιππάτος, Π.Ι. Αθανασόπουλος, "Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική", σπ.π. σελ 252 όπου αναφέρονται και οι άλλοι σημαντικοί παράγοντες*:

- α) η επιχείρηση που αναλαμβάνει την επένδυση,
- β) το κεφάλαιο που επενδύεται
- γ) την προσδοκώμενη αξία της απόφασεως στο τέλος ενός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7.5.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΣΗΛΘΑΝ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ (1976-1991)



Το παραπάνω διάγραμμά μας δίνει μια εικόνα των επενδύσεων σε πλοία που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια εκ μέρους των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Παρατηρούμε ότι αυτό το σχήμα δεν παρουσιάζει ομοιομορφία αλλά έχει αυξομειώσεις, αιχμές και αντιαιχμές. Πριν αναφερθούμε στο διάγραμμα πρέπει να σημειώσουμε ότι η πρώτη μεγάλη επενδυτική δραστηριότητα εντοπίζεται στο έτος 1975 και είναι αποτέλεσμα ενός χρηματοδοτικού πακέτου με χαμηλό επιτόκιο (5,8%) που δόθηκε τα προηγούμενα χρόνια¹⁰². Στο διάγραμμα 5.7.5 τώρα βλέπουμε μια αύξηση μετά την καθιέρωση της Αδειας Σκοπιμότητας (τέλος 1976) οπότε η αίσθηση της ασφάλειας των ήδη μετεχόντων στην αγορά προκαλεί κάποιες επενδύσεις. Ο μεγαλύτερος αριθμός επενδύσεων πραγματοποιήθηκε τα έτη 1987, 1988 και είναι αποτέλεσμα της πρόσθετης χρηματοδότησης που προβλέπει η ένταξη στα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα. Τέλος η σχετικά αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα των 1990 και 1991 φαίνεται να οφείλεται κυρίως σε κέρδη που προήλθαν από την γραμμή Πάτρας - Ιταλίας.

Με την μικρή αναφορά στην επενδυτική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στο χώρο της Ακτοπλοΐας ολοκληρώσαμε την προσέγγισή μας στο θέμα της χρηματοδότησης των Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και πιστεύουμε ότι έγινε φανερό τόσο η σημασία του χρηματοδοτικού καθεστώτος όσο και η υπαρκτή δυσκολία εξεύρεσης των απαραίτητων κεφαλαίων. Καταλήγοντας πιστεύουμε ότι απαιτείται συγκεκριμένη δραστηριοποίηση για τη βελτίωση του κλίματος που επικρατεί στις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων και πηγών χρηματοδότησης.

5.8. Το Κοινωνικό Κόστος της παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

5.8.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η μέχρι τώρα ανάλυση του κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών

¹⁰² Βλ. ΑΡΓΩ, "Στρογγυλή Τράπεζα για την Ακτοπλοΐα", Δεκέμβριος 1977.

Υπηρεσιών, ταύτιζε την έννοια του κόστους με την έννοια του χρηματικού κόστους που καταβάλει η επιχείρηση για την απόκτηση κάποιων συντελεστών της παραγωγής. Μια τέτοια προσέγγιση όμως θα ήταν ατελής και παρωχημένη. Εκτός από το Ιδιωτικό Κόστος οφείλουμε να προσδιορίσουμε και το Κοινωνικό Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών¹⁰³. Μόνο με αυτόν τον τρόπο θα επιτύχουμε μια ολοκληρωμένη αποτίμηση του Κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Το Κοινωνικό κόστος αποτελείται από τις αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις που επιφέρει η διαδικασία παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και τις οποίες η κοινωνία δεν θα υφίστατο αν δεν είχε παραχθεί αυτό το μεταφορικό έργο. Αν επεκτείνουμε αυτή την έννοια αντιμετωπίζοντας το κοινωνικό κόστος από μια άλλη οπτική γωνιά θα λέγαμε ότι το κοινωνικό κόστος των σπανιζόντων πλουσιοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιεί η επιχείρηση μας δείχνει το κόστος ευκαιρίας των συντελεστών αυτών για την κοινωνία στο σύνολο της¹⁰⁴. Επομένως η εκτίμηση αυτού του κόστους ευκαιρίας πρέπει να παίρνει υπ' όψη της τους εναλλακτικούς τρόπους χρήσης αυτών των παραγωγικών συντελεστών που θα μπορούσαν να υπάρξουν για ολόκληρη την κοινωνία¹⁰⁵. Στην έννοια της κοινωνίας περιλαμβάνουμε τον χρήστη, την χώρα ή τις χώρες που έχουν σχέση και την κοινότητα.

Η κοινωνική αξία των σπανιζόντων πλουσιοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιούνται από μια επιχείρηση μετριέται από την αξία της χρησιμοποίησής τους σ' άλλες εναλλακτικές παραγωγικές διαδικασίες, ενώ η αξία των συντελεστών αυτών για την ίδια την επιχείρηση αντανακλάται στο ιδιωτικό κόστος ή τις δαπάνες της για την χρησιμοποίησή τους.

Η διαφορά μεταξύ του ιδιωτικού κόστους και του κοινωνικού κόστους για την παραγωγή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σημαίνει ότι οι επιλογές των

¹⁰³ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Η Οικονομική των Μεταφορών", ο.π, σελ. 67.

¹⁰⁴ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 185,186.

¹⁰⁵ *ibid*

επιχειρήσεων μπορεί να μην παίρνουν υπ' όψιν τους το συνολικό κοινωνικό συμφέρον, στο βωμό της μικρότερης χρηματικής δαπάνης. Όταν αυτή η διαφορά γίνεται μεγάλη τότε υπάρχει ανάγκη για κρατική ή διεθνή παρέμβαση με σκοπό τη ρύθμιση κάποιων συγκεκριμένων λειτουργιών της παραγωγικής δραστηριότητας των πλοίων.

5.8.2. Τα αίτια που προκαλούν Κοινωνικό Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Η βασική μας επιδίωξη είναι να εντοπίσουμε τις κύριες αιτίες που προκαλούν την διαφορά μεταξύ κοινωνικού κόστους και ιδιωτικού κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Για την περίπτωση της ναυτιλίας γενικά, αυτές εντοπίζονται σε κάποιες συγκεκριμένες καταστάσεις, τις οποίες και θα διερευνήσουμε για την συγκεκριμένη περίπτωση των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Αυτές είναι¹⁰⁶:

- α) η ρύπανση του περιβάλλοντος που προκαλείται από τα πλοία
- β) τα ναυτικά ατυχήματα
- γ) η απώλεια ανθρώπινης ζωής
- δ) η ναυταπάτη
- ε) η συμφόρηση ορισμένων θαλάσσιων περιοχών

Θα αναφερθούμε στην καθεμία κατάσταση ξεχωριστά σε συνάρτηση με την πιθανή συμμετοχή της Ακτοπλοΐας για την εμφάνιση τέτοιων φαινομένων.

5.8.3. Η ρύπανση του περιβάλλοντος που προκαλείται από την Ακτοπλοϊκή δραστηριότητα.

Με τον όρο ρύπανση εννοούμε την εκβολή ουσιών ή ενέργειας στο περιβάλλον από τον άνθρωπο σε ποσότητες τέτοιες που συντελούν στην καταστροφή των πλουσιοπαραγωγικών πόρων και της ανθρώπινης υγείας¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Β. Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 187, 192.

¹⁰⁷ *ibid*

Την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία¹⁰⁸ θα την εξετάσουμε σε δυο επίπεδα. Πρώτον σε επίπεδο θαλάσσιας ρύπανσης και δεύτερον σε επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος με βάση την αιτία της διαχωρίζεται σε δυο κατηγορίες:

- α) Λειτουργική ρύπανση**, αυτή που προέρχεται από την λειτουργία των πλοίων (καθαρισμούς μηχανών, δεξαμενισμός, φορτοεκφορτώσεις).
- β) Ατυχηματική ρύπανση**, αυτή της οποίας η βασική αιτία είναι ατυχήματα (βυθίσεις, συγκρούσεις, προσκρούσεις, προσαράξεις).

Αν εξετάσουμε τώρα την συμμετοχή της ακτοπλοίας στην επιβάρυνση του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν μπορούμε να αμφισβητήσουμε τη μικρή λειτουργική ρύπανση που προκαλεί. Όπως προκύπτει από τις αναλύσεις του νερού στις οδούς ναυσιπλοίας αλλά και από τα πρόστιμα που επιβάλλουν τα λιμεναρχεία. Δεν είναι βέβαια μόνον τα σεντινόνερα ή γενικότερα οι υδρογονάνθρακες που ρυπαίνουν αλλά και τα υφαλοχρώματα, τα οξειδία των μετάλλων και βέβαια η απόρριψη σκουπιδιών που κατόπιν εκβάλλονται στις ακτές¹⁰⁹. Παρόλο το πολύ μικρό μέρος της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος που οφείλεται στα ακτοπλοϊκά σκάφη (λιγότερο από 1%), συγκρινόμενα με τα φορτηγά ή τα δεξαμενόπλοια¹¹⁰, η παράκτια

¹⁰⁸ Η θαλάσσια ρύπανση δεν προέρχεται μόνο από πλοία, αλλά από ρυπογόνες πηγές της στεριάς ή υποθαλάσσιες δραστηριότητες (εξόρυξη πετρελαίου, μεταλλευμάτων κ.λ.π.)

Βλ. Δ. Δουμάνη, Το Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο για την Προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, "Συμπόσιο για την Οικολογία και την βιβλιογραφία της", Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα, 1991, σελ. 58-59.

¹⁰⁹ Βλ. Μ. Σκούλος, "Χημική Ωκεανογραφία", Μέρος Β' Θαλάσσια Ρύπανση, ανόργανες ύλες από τη θάλασσα, αφαλάτωση, 2η έκδοση, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα, 1987 σελ. 21.

¹¹⁰ Βλ. Μ. Σκούλος, "Χημική Ωκεανογραφία", Μέρος Β' Θαλάσσια Ρύπανση, ο.π. σελ. 35, όπου αναφέρει ότι περίπου 42% της συνολικής ρυπάνσεως με πετρελαιοειδή προέρχεται από τα πλοία κυρίως από λειτουργικές ρυπάνσεις των δεξαμενόπλοιων (63%) και από τα ατυχήματα τους (36%). Η συνεισφορά των άλλων πλοίων είναι μικρότερη του 1%.

δραστηριοποίηση τους δημιουργεί αυξημένη επαγρύπνηση για την πρόληψη της ρύπανσης. Ιδιαίτερη φροντίδα πρέπει να δίδεται για την απόρριψη απορριμάτων στη θάλασσα. Διότι παρ' όλο το μηδενικό Ιδιωτικό κόστος της απόρριψης τόσο για το πλοίο όσο και για τον επιβάτη το Κοινωνικό Κόστος είναι μεγάλο. Η επίδραση των αντικειμένων αυτών στο περιβάλλον είναι από αισθητικά οχληρή μέχρι μοιραία για μερικούς θαλάσσιους οργανισμούς ή βιοκοινωνίες¹¹¹.

Αρα το σύνολο απορρίψεων προκαλεί αρνητικές συνέπειες¹¹²:

- α) στη θαλάσσια ζωή
- β) στις παράκτιες κοινότητες
- γ) στην αλιεία
- δ) στον τουρισμό
- ε) στην υγεία και στην ποιότητα ζωής

Η διαπιστωμένη διάσταση μεταξύ Ιδιωτικού κόστους και κοινωνικού κόστους επέβαλε την ανάγκη ύπαρξης κανονισμών σε διεθνές επίπεδο. Αποτέλεσμα αυτών των διεργασιών είναι η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78) Η σύμβαση αυτή δεν αντιμετωπίζει μόνο την ρύπανση από πετρέλαιο αλλά επίσης και εκείνη από χημικά και λοιπές επιβλαβείς ουσίες απορρίματα και λύματα¹¹³. Αυτή η Διεθνής Σύμβαση (MARPOL 73/78) έχει κυρωθεί και από την Ελλάδα με τον νόμο 1269/82. Στα πλαίσια όλων αυτών των διατάξεων προβλέπεται και η επιβολή προστίμων μέχρι 50.000.000 δραχμών, ανάλογα με τη σοβαρότητα και τις συνέπειες της ρύπανσης. Με την επιβολή προστίμων πιστεύεται ότι μπορεί να

¹¹¹ Βλ. Μ. Σκούλος, "Χημική Ωκεανογραφία", Μέρος Β' Θαλάσσια Ρύπανση, ο.π. σελ. 104.105 όπου αναφέρεται ότι ο Cousteau από τις παρατηρήσεις του στη Μεσόγειο είχε υπολογίσει ότι κάπου 10.000 ψάρια πεθαίνουν καθημερινά μόνο από την κατάπωση πωμάτων ή "δακτυλίων" από αναψυκτικά που πετιούνται στην θάλασσα από ακτοπλοϊκά σκάφη, κρουαζιερόπλοια, άλλα πλοία και παραλιακούς οικισμούς.

¹¹² Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 194.

¹¹³ βλ. Δ. Δουμάνη, "Το διεθνές Νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος", ο.π. σελ. 62.

καλυφθεί η διαφορά μεταξύ κοινωνικού κόστους και ιδιωτικού κόστους του προκαλούντος τη ρύπανση. Βέβαια η οικονομική αποτίμηση του κοινωνικού κόστους της ρύπανσης είναι ιδιαίτερα δύσκολα μετρήσιμη (μέτρηση απωλειών στη θαλάσσια ζωή, αποτίμηση επιπτώσεων ρύπανσης στις παράκτιες περιοχές, απώλειες αλιείας, πτώση αριθμού τουριστών, προβλήματα υγείας κατοίκων ή κολυμβητών).

Τέλος θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η ατυχηματική ρύπανση που προέρχεται από επιβατικά πλοία είναι πάρα πολλή μικρή, δεδομένου ότι ακόμα και στην περίπτωση ατυχήματος, οι διαρροές πετρελαιοειδών αφορούν μόνο τα καύσιμα του πλοίου, ενώ στα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων η κύρια ρύπανση προέρχεται από τη διαρροή του φορτίου και είναι πολλαπλάσια βέβαια αυτής των καυσίμων.

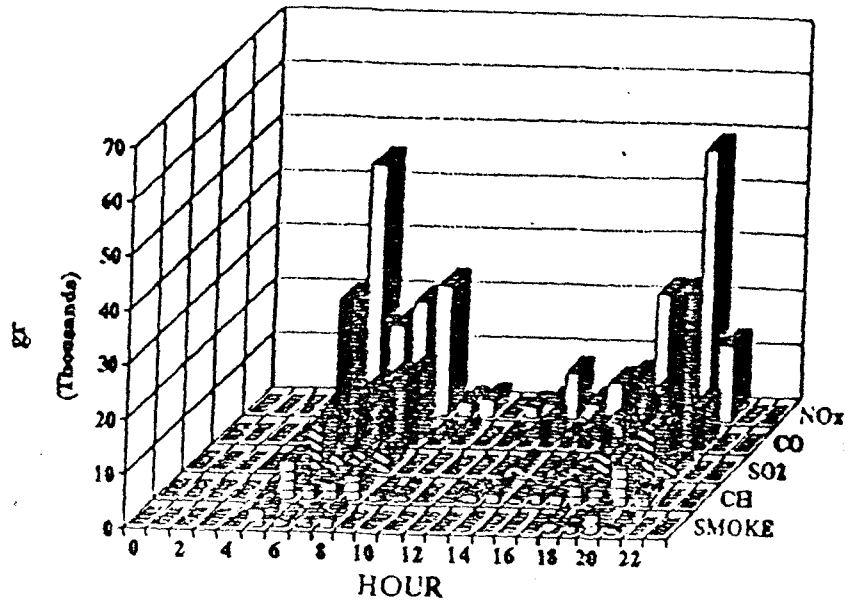
Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, μέχρι πρότινος πίστευαν ότι η αναλογική συμμετοχή των πλωτών μέσων στην επιβάρυνση μιας περιοχής ήταν τόσο μικρή που θα μπορούσε και να αγνοηθεί, συγκρινόμενη με αυτή των υπολοίπων πηγών ρύπων. Όμως αυτή η άποψη τελευταία φαίνεται ότι έχει μεταβληθεί και εξαιτίας της επέκτασης της χρήσης το Diesel και του καθαρού πετρελαίου σαν καυσίμων (για λόγους λειτουργικών κόστους και για λόγους τεχνικούς λ.χ. μεγαλύτερη δυνατότητα ελιγμών), αλλά και εξαιτίας της ταυτόχρονης προσπάθειας μείωσης των ρύπων από άλλες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι ρύποι που προέρχονται από την ναυτιλία είναι το διοξείδιο του θείου (SO_2), το οξειδίο του αζώτου (NO_x), το μονοξείδιο του άνθρακα (CO) οι υδρογονάνθρακες και ο καπνός¹¹⁴. Από επεξεργασία μετρήσεων που έγιναν στο λιμάνι του Πειραιά προέκυψαν τα εξής διαγράμματα¹¹⁵:

¹¹⁴ Βλ. Ι. Εγγλέζου, Β.Σ. Τσελέντης, Τζαννάτος, Γ.Θ. Αμανατίδης, "Εκτίμηση των Ατμοσφαιρικών Ρυπαντικών Φορτίων από την Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο λιμάνι του Πειραιά", Heleco '93, TEE, Τόμος III, 1993, σελ. 35.

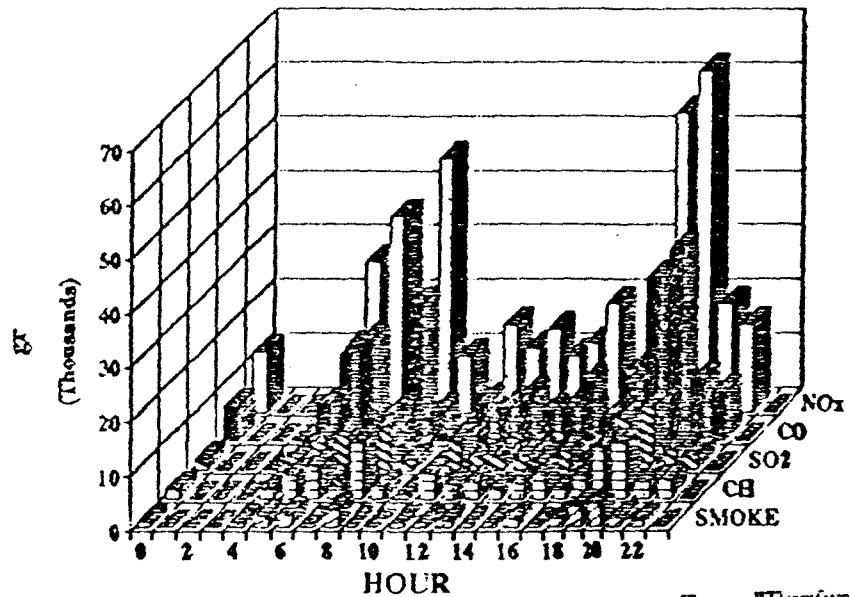
¹¹⁵ ibid

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.8.8

Ημερήσια κατανομή των καυσαερίων εκπομπών των ακτοπλοϊκών πλοίων κατά το Σάββατο 16 Ιανουαρίου 1993.



Ημερήσια κατανομή των καυσαερίων εκπομπών των ακτοπλοϊκών πλοίων, κατά το Σάββατο 18 Ιουλίου 1992



Πηγή Ι.Εγγλέζου, Β-Σ.Γαλέντης, Ε.Τζαννάτος, Γ.Θ.Αμανατίδης : "Εκτίμηση των Ατμοσφαιρικών Ρυπαντικών Φορτίων από την Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο λιμάνι το Πειραιά", Helesco '93, ΤΕΕ, 1993, Τόμος ΙΙΙ, σελ 35.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτά τα διαγράμματα είναι ότι το μέγεθος των εκπομπών των ρύπων ακολουθεί το μέγεθος της κίνησης και την εποχιακή κατανομή της κίνησης (αυξημένη κατά τη θερινή περίοδο χαμηλή κατά την χειμερινή περίοδο) και την ημερήσια κατανομή της (οπότε εμφανίζεται συγκεντρωμένη σε δυο χρονικές περιόδους της ημέρας)¹¹⁶.

Όσον αφορά την δράση των προερχόμενων από την ναυτιλία ρύπων θα πρέπει να παρατηρήσουμε:

Πρώτον, ότι η ήδη επιβαρυμένη από οξειδία του Αζώτου (NO_x) ατμόσφαιρα της πόλης του Πειραιά φορτίζεται επιπλέον λόγω της αυξημένης ναυτιλιακής δραστηριότητας στο λιμάνι του Πειραιά. Αυτό συμβαίνει κυρίως κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες. Γεγονός ιδιαίτερα επιβαρυντικό δεδομένου ότι η αυξημένη παρουσία οξειδίων του αζώτου (NO_x) λίγο μετά την ανατολή του ηλίου συντελεί στη δημιουργία του δευτερογενώς παραγόμενου τροποσφαιρικού όζοντος (O₃)¹¹⁷ το οποίο είναι ιδιαίτερα τοξικό, προκαλεί ερεθισμό των ματιών και του αναπνευστικού συστήματος ενώ πιθανολογείται η συμβολή του στην καρκινογένεση.

Δεύτερον, η παρουσία διοξειδίου του θείου (SO₂) είναι ένδειξη ότι η κύρια επιβάρυνση της πόλης του Πειραιά οφείλεται στην ναυτιλιακή δραστηριότητα, καθώς από μετρήσεις εμφανίζεται επιβαρυμένη η πόλη του Πειραιά συγκρινόμενη με άλλα σημεία του Λεκανοπεδίου της Αττικής. Το διοξείδιο του θείου (SO₂) επιβαρύνει το αναπνευστικό σύστημα του ανθρώπου¹¹⁸.

Αυτή η προσέγγιση του προβλήματος της προκαλούμενης από τα πλοία ατμοσφαιρικής ρύπανσης της οποίας το μέγεθος ακολουθεί την κατανομή των δρομολογίων των ακτοπλοϊκών σκαφών, αναδεικνύει ένα σημαντικό

¹¹⁶ibid

¹¹⁷ibid

¹¹⁸ibid

πρόβλημα, μας εμφανίζει μια ακόμα διάσταση μεταξύ Ιδιωτικού κόστους και Κοινωνικού κόστους. Πρέπει να σημειώσουμε ότι προς το παρόν δεν υπάρχουν διαθέσιμα όρια εκπομπής ρύπων για τις μηχανές ναυτικής πρόωσης αλλά κάτι τέτοιο πρόκειται να συμβεί σύντομα¹¹⁹. Ένα πιθανό μέτρο το οποίο θα συντελούσε σε ομαλότερη κατανομή της κίνησης των ακτοπλοϊκών σκαφών και με αυτό τον τρόπο σε χαμηλότερες συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων θα ήταν, κατά την γνώμη μας, η επιβολή διαφορετικών λιμενικών τελών για τις διάφορες εποχές του έτους αλλά κυρίως για τις διαφορετικές ώρες της ημέρας. Τα έσοδα από αυτό το τέλος θα έπρεπε να δίνονται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση της περιοχής του Πειραιά για να "εξαλείψει" τις αρνητικές επιπτώσεις της ρύπανσης. Βέβαια η ατμοσφαιρική ρύπανση μετά από μια αλλαγή των δρομολογίων θα ήταν σαφώς μικρότερη. Με την αναφορά στην ατμοσφαιρική ρύπανση ολοκληρώσαμε την διερεύνηση του θέματος της ρύπανσης του περιβάλλοντος που προκαλείται από τα ακτοπλοϊκά σκάφη.

5.8.4. Τα ναυτικά ατυχήματα και η Ακτοπλοΐα

Έχουμε ήδη αναφερθεί στην ατυχηματική ρύπανση και στο μικρό ποσοστό συμβολής της Ακτοπλοΐας σ' αυτή. Επίσης στην ενότητα που αφορούσε το ασφαλιστικό κόστος διαπιστώσαμε το μικρό αριθμό ατυχημάτων που βαρύνουν την ελληνική Ακτοπλοΐα.

Όμως το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για τα θέματα ασφάλειας με την οποία συνδέονται πρώτιστα τα ναυτικά ατυχήματα έχει γίνει ιδιαίτερα αυστηρό. Οι ισχύουσες διατάξεις για την ασφάλεια περιέχονται στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS 90¹²⁰ η οποία διαμορφώθηκε με βάση τα πορίσματα των

¹¹⁹ Lloyd's Register, "Marine Exhaust Emissions Research Programme", Lloyd's Register of Shipping, London, 1992, σελ.3.

¹²⁰ Βλ. R. Sundstrom, A report of the SOLAS 90 amendments for Stability and Fire Protection, RO-RO '92, The 11th International Conference, London.

ερευνών που προέκυψαν από τη διερεύνηση των αιτιών που προκάλεσαν δυο μεγάλα ατυχήματα επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων. Πρόκειται για την ανατροπή του βρετανικού πλοίου Herald of Free Enterprise στις ακτές του Βελγίου το έτος 1988 η οποία οδήγησε στην απώλεια 195 προσώπων, και την πυρκαγιά στο σουηδικό πλοίο Scandinavian Star το έτος 1990, που είχε σαν αποτέλεσμα την απώλεια 158 ανθρώπων.

Η απώλεια ζωής λόγω ανατροπής πλοίου οδηγεί ευθέως σε επιβολή κανόνων για τον εσωτερικό έλεγχο του πλοίου, την βελτίωση των συνθηκών που υποβοηθούν την διάσωση των επιβαινόντων και βέβαια την ευστάθεια του πλοίου¹²¹.

Η απώλεια ζωής λόγω έκλυσης θανατηφόρων τοξικών αερίων¹²² κατά τη διάρκεια της καύσης των υλικών οδηγεί ευθέως σε επιβολή κανόνων που σχετίζονται με προδιαγραφές επιτρεπομένων υλικών, ανοιχτούς χώρους καταστρωμάτων και ασκήσεις του πληρώματος για αντιμετώπιση πυρκαγιάς.

Το επακόλουθο των κανόνων που σχετίζονται κυρίως με την ευστάθεια του πλοίου είναι η μείωση της μεταφορικής ικανότητας των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, τόσο λόγω του μειωμένου χώρου προς φόρτωση οχημάτων (κυρίως με την αναγκαστική τοποθέτηση δύο μεγάλων οριζόντιων δοκών στο κατάστρωμα οχημάτων) όσο και λόγω της μείωσης του επιτρεπόμενου βάρους¹²³. Η μείωση της μεταφορικής ικανότητας έχει αναμφισβήτητα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα για την διαχείριση των

¹²¹ Οι τροποποιήσεις των υπαρχόντων κανόνων ασφαλείας αναφέρονται στην απαίτηση για : κατευθυντήριες ενδείξεις για τις πόρτες, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, επιπλέον φωτισμό κινδύνου, ευστάθεια πλοίου σε καταστάσεις ζημιάς, δείκτες σχεδίου πλοίου, ενημέρωση για ευστάθεια, κλείσιμο των πορτών όπου φορτώνονται τα οχήματα και επιθεωρήσεις βάρους. Βλ. Maritime Safety Committee, 55th session (April 1988) και 56th session (October 1988).

¹²² Οι 128 από τους 158 απωλεσθέντες του ατυχήματος του Scandinavian Star πέθαναν από την εισπνοή θανατηφόρων τοξικών αερίων (υδροκεάνιου, HCV, κυρίως) και όχι από την υψηλή θερμοκρασία ή τις φλόγες.

¹²³ C. Lloyd Conversion of existing passenger ferries to meet the new SOLAS stability regulations, Ro-Ro 92, ο.π.

ακτοπλοϊκών σκαφών, αλλά πιστεύεται ότι με αυτόν τον τρόπο προλαμβάνεται η εμφάνιση υψηλού Κοινωνικού Κόστους λόγω της απώλειας ανθρώπινης ζωής.

5.8.5. Η απώλεια ζωής και η Ακτοπλοΐα

Ευτυχώς για την χώρα μας, τα τελευταία χρόνια¹²⁴, η απώλεια ανθρώπινης ζωής εξ'αιτίας ατυχημάτων που συνέβησαν σε ακτοπλοϊκά σκάφη είναι πολύ μικρή¹²⁵. Έτσι τόσο το Ιδιωτικό Κόστος (αποζημιώσεις, αύξηση ασφαλιστρών) όσο και το Κοινωνικό Κόστος (λύπη από την απώλεια για την οικογένεια, απώλεια εισοδήματος για την οικογένεια, απώλεια παραγωγικής ικανότητας για το κράτος, καταβολή συντάξεων) είναι σαφώς περιορισμένα. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο επιβάτης ασφαλιζεται και από το NAT για περίπτωση πνιγμού. Η ασφάλιση γίνεται μέσω της καταβολής ενός ποσού που ποικίλει ανάλογα με το ύψος του εισιτηρίου. Η αποζημίωση όμως που δίνεται κρίνεται ιδιαίτερα χαμηλή συγκρινόμενη με το ποσοστό του εισιτηρίου που καταβάλλεται στο NAT¹²⁶.

Αρα θα πρέπει να γίνει μια περισσότερο συστηματική προσέγγιση του θέματος της ασφάλειας των επιβατών μέσω του NAT και να μην αντιμετωπίζεται το θέμα της ασφάλισης μόνον σαν τρόπος αύξησης των εσόδων του NAT.

5.8.6. Το φαινόμενο της ναυταπάτης στην Ακτοπλοΐα

¹²⁴ Αναφερόμαστε στη τελευταία χρονιά διότι στο παρελθόν είχαμε δύο πολύνεκρα ναυαγία αυτό του "Ηρακλείου" το 1966 και της "Χρυσής Αυγής" το 1983.

¹²⁵ Από το έτος 1988 μέχρι σήμερα (1993) είχαμε 1 νεκρό, στη βύθιση του πλοίου "Ζάκυνθος" στις 29.12.89 και ένα μικρό αριθμό τραυματιών σε διάφορες προσκρούσεις ή συγκρούσεις πλοίων συνηθέστερη αιτία των οποίων ήταν οι "κόντρες" μεταξύ διαφόρων πλοίων.

¹²⁶ Από ένα εισιτήριο 1000 δρχ, το NAT παίρνει 200 δρχ και ασφαλιζει από πνιγμό τον επιβάτη με το ποσό του 1.000.000 δρχ., το οποίο κρίνεται παρα πολύ μικρό δεδομένου ότι υπάρχουν προσφορές από ελληνικές και ξένες ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες με 6 δρχ εισφορά δίνουν 5.000.000 δρχ σε περίπτωση πνιγμού. Γ. Στρίντζης, προσωπική συνέντευξη.

Με τον όρο ναυταπάτη, ο οποίος είναι σχετικά σύγχρονος, εννοούμε την απάτη σε σχέση με την διακίνηση φορτίων από το σημείο Α στο σημείο Β διαμέσου της θάλασσας. Εκτός από αυτή την βασική έννοια περιέχονται σ' αυτόν τον όρο και ανέντιμες πράξεις στη χρήση πλοίων που σχετίζονται είτε με την εξαπάτηση εκείνων που χρηματοδοτούν τις σχετικές συναλλαγές, είτε με την εξαπάτηση εκείνων που ασφαλίζουν τα πλοία¹²⁷. Η ταξινόμηση του φαινομένου της ναυταπάτης θα μπορούσε να είναι η εξής¹²⁸: α) απάτες που γίνονται με την βοήθεια εγγράφων β) απάτες που σχετίζονται με την ναύλωση του πλοίου γ) εσκεμμένη βύθιση του πλοίου δ) κλοπές φορτίου ε) πειρατεία

Η συγκοινωνιακή δραστηριοποίηση της Ακτοπλοΐας σε συγκεκριμένη και μάλιστα εθνική περιοχή μειώνει στο ελάχιστο τις περιπτώσεις ναυταπάτης¹²⁹. Στην ελαχιστοποίηση των περιπτώσεων ναυταπάτης συμβάλλει αποφασιστικά και η ύπαρξη εκτεταμένης Ρύθμισης που επεκτείνεται σε όλες τις πλευρές της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας. Μόνον κάποιες περιπτώσεις απόκρυψης του πραγματικού αριθμού των μεταφερομένων επιβατών εντοπίζονται¹³⁰ είτε λόγω υπεράριθμων επιβατών είτε με σκοπό την απόδοση μικρότερων ποσών, όσον αφορά τα διάφορα τέλη που βαρύνουν το εισιτήριο του επιβάτη. Αρα μέσω αυτής της πρακτικής αφ'ενός μεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαιόντων λόγω υπερφόρτωσης αφ'ετέρου δε χάνονται σημαντικά έσοδα για τους διάφορους δημόσιους οργανισμούς (ΟΛΠ, ΝΑΤ) κατά συνέπεια προκύπτει κοινωνικό κόστος. Αυτό το φαινόμενο θα εκλείψει με την πιθανή μηχανοργάνωση των

¹²⁷ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ. 213-217.

¹²⁸ ibid

¹²⁹ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Η Οικονομική των Σημείων Ευκολίας", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1985 σελ. 239, όπου αναφέρει ότι... "το φαινόμενο της ναυταπάτης που γεωγραφικά προέρχεται από περιοχές στις οποίες η αποφυγή ρυθμίσεων είναι εύκολη, αφού δεν υπάρχει ναυτιλιακή υποδομή" και παρακάτω το φαινόμενο εντοπίζεται ιδιαίτερα σε πλοία μεταβλητών δρομολογίων.

¹³⁰ Περιοδικό "Εφοπλιστής", τεύχος 2, Απρίλιος 1993 σελ. 88.

πρακτορειών, των εταιρειών και του ΟΛΠ¹³¹.

5.8.8. Το φαινόμενο της συμφόρησης και η Ακτοπλοΐα

Η συμφόρηση, με την έννοια της παρεμπόδισης της πορείας ενός πλοίου από ένα άλλο πλοίο, όσον αφορά τις οδούς ναυσιπλοΐας της Ακτοπλοΐας, δεν υφίσταται. Όμως υπάρχουν σημεία όπου εμφανίζεται το πρόβλημα της συμφόρησης και αυτά είναι τα λιμάνια. Η αύξηση του αριθμού των πλοίων τα τελευταία χρόνια δημιούργησε πρόβλημα συμφόρησης ιδιαίτερα για το Κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Δόθηκε όμως διέξοδος με την επέκταση του επιβατικού λιμανιού του Πειραιά και σε κρηπιδώματα που μέχρι τότε χρησιμοποιούνταν από φορτηγά πλοία, δηλαδή με την κατασκευή μικρών επιβατικών σταθμών σε προϋπάρχουσες προβλήτες και με την κατασκευή προεξοχών κρηπιδωμάτων για την διευκόλυνση των ακτοπλοϊκών πλοίων¹³². Στο σημείο που εντοπίζεται ιδιαίτερα το πρόβλημα είναι στην είσοδο και στην έξοδο των πλοίων στο λιμάνι. Αυτό ισχύει κυρίως για το λιμάνι του Πειραιά αλλά και για τα λιμάνια νησιών όπου η μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης και η επακόλουθη αύξηση του αριθμού των προσεγγίσεων των πλοίων, δεν ακολουθήθηκε από τα ανάλογα λιμενικά έργα (π.χ. λιμάνια Πάρου, Μυκόνου).

Η δυσκολία προσέγγισης και απομάκρυνσης των πλοίων συνέπεια της συμφόρησης αλλά και του μη ολοκληρωμένου συστήματος λειτουργίας

¹³¹ "Στρογγυλό Τραπέζι για την Ακτοπλοΐα", Αργώ, τεύχος 316, Δεκέμβριος 1991 σελ. 44-45, όπου συζητιέται μεταξύ του υπουργού Ε.Ν. και Ακτοπλόων εφοπλιστών η αναγκαιότητα μηχανοργάνωσης και το πιθανόν σύστημα με το οποίο αυτή θα πραγματοποιηθεί.

¹³² Βλ. Π. Αποστολόπουλος, "Οργάνωση και Λειτουργία του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά. Σημερινή κατάσταση-προοπτικές", Πρακτικά Ημερίδας Λέσχης Λιμενικού Σώματος για την Οργάνωση και λειτουργία του Λιμένος Πειραιώς για την υποδοχή - εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων, Πειραιάς, Απρίλιος 1990, και Κ. Περιμένης, "Η Οργάνωση και Λειτουργία του Λιμένα Πειραιά στην υποδοχή και εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων", Πρακτικά Ημερίδας Λέσχης Λιμενικού Σώματος, ο.π.

του λιμανιού συναρτάται απόλυτα με την ασφάλεια¹³³ και επακόλουθα με την εμφάνιση ψηλού κοινωνικού κόστους.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι αυτή η δυσκολία επιδεινώνεται από την ύπαρξη ενός ανταγωνισμού μεταξύ των πλοίων που έχουμε ήδη αναφέρει και σχετίζεται με έναν "αγώνα δρόμου" με αντικείμενο την πρωτοπορία τόσο κατά την απομάκρυνση όσο και κατά την προσέγγιση στα λιμάνια αποσκοπώντας στη δημιουργία φήμης για το μεταφορέα. Αποτέλεσμα αυτών των καταστάσεων είναι οι συγκρούσεις πλοίων ή οι προσκρούσεις σε προβλήτες χωρίς θύματα ευτυχώς αλλά με τραυματισμούς κάποιες φορές¹³⁴.

Εκτός από την σχέση της συμφόρησης με την ασφάλεια, έχουμε ήδη αναφέρει, στην υποπαράγραφο της θαλάσσιας ρύπανσης, την αποδεδειγμένη σχέση της χρονικής συγκέντρωσης των δρομολογίων και της προκαλούμενης ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Άρα το πρόβλημα της συμφόρησης και το επακόλουθο κοινωνικό κόστος πρέπει κατά τη γνώμη μας να αντιμετωπισθούν με βελτίωση της υποδομής και των λειτουργιών των λιμανιών αλλά και με την επιβολή λιμενικών τελών διαφοροποιημένων με στόχο την χρονική και τοπική αποσυμφόρηση¹³⁵.

Παράλληλα με αυτές τις ενέργειες θα πρέπει να αλλάξει και η κατανομή των δρομολογίων με σκοπό να αποφεύγεται η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού αναχωρήσεων σε μικρό χρονικό διάστημα.

Μετά την διερεύνηση των καταστάσεων που προκαλούν κοινωνικό κόστος κατά την παραγωγή Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών ολοκληρώσαμε την

¹³³ Βλ. Γ.Χαλά, "Ασφαλής Αποεπιβίβαση επιβατών και οχημάτων (πλοία-Λιμενικές εγκαταστάσεις)". Ημερίδα Λέσχης Λιμενικού Σώματος...ο.π.όπου αναφέρεται και η σύγκρουση του κρουαζιερόπλοιου "Jupiter" με άλλο πλοίο μέσα στο λιμάνι του Πειραιά με αποτέλεσμα την απώλεια 2 ατόμων (21.10.1988).

¹³⁴ Ι. Στ. Παπαδόπουλου, "Κατάσταση πλοίων: Δέκα Μποφορ!", Εφημερίδα "Τα Νέα" 17.8.1991.

¹³⁵ Βλ. L.Roueche, "Marginal Cost Pricing of ferry transportation: a practical application", Maritime Management and Policy, 1978, τεύχος 5.

ανάλυση των στοιχείων του κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Επιλέξαμε μια τόσο εξαντλητική και αναλυτική προσέγγιση όλων των όψεων του Κόστους Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, με γνώμονα, να διαφωτισθούν όλα τα ελλειπώς ή περιστασιακά μελετημένα σημεία αυτής της σημαντικής παραμέτρου της δράσης των Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Πιστεύουμε ότι μια ολοκληρωμένη παρουσίαση είναι αναγκαία δεδομένου ότι δεν υπάρχει συγκεντρωμένη πουθενά μέχρι σήμερα, παρ'όλη την εμπλοκή του Κόστους σε όλες τις σημαντικές αποφάσεις που σχετίζονται με την Ακτοπλοΐα (όπως θεσμικό πλαίσιο, επενδύσεις, τιμολόγηση, εκσυγχρονισμός).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα

6.1. Μικρή ιστορική αναδρομή και διαδρομή.

Σ' αυτό το κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τα χαρακτηριστικά και τη δομή της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών. Αυτό κρίνεται απαραίτητο γιατί χωρίς τη γνώση της αγοράς δεν είναι δυνατό να προχωρήσουμε σε ορθολογικές προτάσεις τιμολογιακής πολιτικής ή θεσμικής παρέμβασης.

Ο τίτλος αυτού του κεφαλαίου θα μπορούσε να ήταν και "το Ακτοπλοϊκό Ζήτημα"¹, δεδομένου ότι η μορφή αυτής της Αγοράς αποτέλεσε το κυρίαρχο θέμα της πολύχρονης ενασχόλησης τόσο του κράτους όσο και έμμεσα του λαού με την Ακτοπλοΐα.

Από την Απελευθέρωση και την εμφάνιση του Νεοελληνικού Κράτους η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών πήρε διάφορες μορφές. Αυτήν του **Κρατικού Μονοπωλίου** τα χρονικά διαστήματα από την Απελευθέρωση μέχρι το 1892 και αμέσως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι το 1947. Αυτήν του **πλήρους ανταγωνισμού** από το 1892 μέχρι το 1932 με τελικό αποτέλεσμα τον καταστροφικό ανταγωνισμό. Το 1932 αρχίζει η παρέμβαση του κράτους κυρίως γύρω από το θέμα της ηλικίας και τα δρομολόγια. Όλες αυτές οι διεργασίες καταλήγουν το 1938 στη δημιουργία Αναγκαστικής Κοινοπραξίας, της "Κοινής Διεύθυνσης Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών", στην οποία εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά

¹ Ο όρος "Ακτοπλοϊκό Ζήτημα" επικράτησε την περίοδο 1922-1932 και οφείλεται στην υπερπληθώρα των ακτοπλοϊκών σκαφών (με μέγιστο αριθμό 126), συνέπεια ατυχούς πρόβλεψης για μεγάλη αύξηση της κίνησης λόγω της αναμενόμενης επέκτασης του εθνικού χώρου (Μ. Ασία) και στον επακόλουθο καταστροφικό ανταγωνισμό που επικράτησε. Σ' αυτή την περίοδο αναφέρεται και η φράση "όλοι με την Πίλαρο και μια μακαρονάδα" που έμεινε παροιμιώδης.

σκάφη. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι υπήρξαν δύο προτάσεις για ιδιωτικό Μονοπώλιο εκ μέρους Ελληνοαγγλικού ομίλου με εκπρόσωπο τον Ε. Αμπατιέλο το 1934 και εκ μέρους του εφοπλιστή Αρ. Ωνάση το 1946, οι οποίες απορίφθηκαν τελικά ως ασύμφωρες.

Από το 1947 μέχρι σήμερα, η Ακτοπλοΐα είναι μια ρυθμιζόμενη από το κράτος Βιομηχανία. Αυτό φαίνεται διεξοδικά από το Κεφάλαιο 2 που αναφερόμαστε στο Θεσμικό πλαίσιο της Ακτοπλοΐας. Η επέμβαση του κράτους δεν είχε τα ίδια ποιοτικά στοιχεία πάντα. Ιδιαίτερη σημασία για το σημερινό καθεστώς έχουν κατά τη γνώμη μας η ψήφιση του ΚΔΝΔ το 1973 και η έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος 684 του 1976. Σ' αυτά τα νομοθετικά κείμενα περιέχονται καθαρά όλα τα στοιχεία βάσει των οποίων η οικονομική θεωρία χαρακτηρίζει μια βιομηχανία ως ρυθμιζόμενη δηλ. ο έλεγχος εισόδου-εξόδου, ο προσδιορισμός των τιμών και η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας. Η επέμβαση του κράτους στο χώρο των Μεταφορών γενικότερα, δεν αποτελεί ελληνικό φαινόμενο, είναι διεθνής κατάσταση.

Στις ΗΠΑ η ρύθμιση των τιμών αρχίζει από τον περασμένο αιώνα, το 1887, μέσω του Interstate Commerce Act. Ο τομέας των μεταφορών όπου η ρύθμιση βρήκε την πρώτη της εφαρμογή είναι οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Η αιτία αυτού του φαινομένου ανάγεται στο γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος είναι το μεταφορικό μέσο μέσω του οποίου οι μεταφορές αποκτούν το μαζικό τους χαρακτήρα και γίνονται υπηρεσίες συνολικής κατανάλωσης². Αν αυτό όμως ισχύει για την Ευρώπη και τις ΗΠΑ, για την Ελλάδα, το ρόλο του πρωτοπόρου μεταφορέα δικαιούνται οι ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αυτό το επέβαλε τόσο η φύση της χώρας (πολλά νησιά αλλά και τα σπουδαιότερα αστικά κέντρα κοντά στη θάλασσα) όσο και το υπάρχον δυναμικό (ναυτική παράδοση των Ελλήνων) καθώς και η φυσική διαμόρφωση της χώρας (φυσικά υπήνεμα λιμάνια).

Θα πρέπει όμως να σημειώνουμε ότι παρ'όλη την "πρωτοπορία" των

² Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π. σε 10.

ακτοπλοϊκών μεταφορών στους συγγενείς χώρους των χερσαίων και εναέριων μεταφορών, στη χώρα μας, έχει διαμορφωθεί ένα περισσότερο σταθερό και ξεκάθαρο καθεστώς όσον αφορά τη μορφή της αγοράς. Στις χερσαίες υπεραστικές οδικές μεταφορές υπάρχει συνεργασία των φορέων (Κοινοπραξία Ταμείων Επιβατικών Λεωφορείων), στις σιδηροδρομικές μεταφορές υφίσταται κρατικό μονοπώλιο το ίδιο δε συμβαίνει και στις εναέριες μεταφορές.

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

- α) Παρέχουν υπηρεσίες και όχι αγαθά
- β) Απαιτούν μεγάλη επένδυση κεφαλαίου
- γ) Οι υπηρεσίες δεν μπορούν να μεταβιβασθούν από τους καταναλωτές.
- δ) Οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν μπορούν να αποθηκευτούν.
- στ) Η κρατική εποπτεία είναι αναγκαία³.

Θα καταλήξουμε με ένα βασικό χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών μεταφορών το οποίο πιστεύουμε ότι θα πρέπει να επηρεάζει την όλη μορφή της αγοράς. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές αποτελούν τις "αρτηρίες" μέσω των οποίων επεκτείνεται και ολοκληρώνεται η ηπειρωτική χώρα. Άρα αποτελούν συνεκτικό στοιχείο για τη συνοχή του εθνικού χώρου⁴. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι που έχει προκαλέσει τη μακρόχρονη ενασχόληση του κράτους αλλά και την κοινωνική κινητοποίηση. Αυτές οι καταστάσεις σαφώς επέδρασαν στη δημιουργία του πλαισίου λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και κατ'επέκταση προσδιόρισαν τη μορφή της Αγοράς.

³ Βλ. J.F. Sleeman, "British Public Utilities", Pitman, London, 1953 σελ.3.

⁴ Πρόκειται γι'αυτό που έχει επικρατήσει διεθνώς να αποκαλείται "continuation de la territoire", δικαίωμα το οποίο επικαλούνται χώρες με μικρότερη νησιωτική ανάπτυξη από την Ελληνική (Γαλλία, Ιταλία).

6.2. Ανάλυση της αγοράς.

6.2.1 Εισαγωγή

Παραδοσιακά έχουν αναπτυχθεί-από θεωρητικής πλευράς διάφορα υποδείγματα οικονομικής συμπεριφοράς αποσκοπώντας να προβλέψουν τις αποφάσεις των επιχειρήσεων όσον αφορά την τιμή και το προϊόν, με διάφορες υποθέσεις και τα οποία εφαρμόστηκαν με διάφορους τρόπους στην πράξη. Από την αρχή πρέπει να διευκρινίσουμε ότι οι θεωρητικές υποθέσεις ή οι προβλέψεις των μοντέλων αγοράς δεν επαληθεύονται πλήρως στην πράξη. Η πραγματική συμπεριφορά των πωλητών και των αγοραστών διαφοροποιείται συνήθως από την προβλεπόμενη συμπεριφορά. Σ' αυτή την περίπτωση επιβάλλεται επαναδιατύπωση των υποθέσεων και όχι διόρθωση της λογικής του μοντέλου. Η πολύπλοκη και σύνθετη πραγματικότητα δεν είναι δυνατόν να εκφρασθεί πλήρως μέσα από τα υποδείγματα της αγοράς. Στην ανάλυση που ακολουθεί θα προσπαθήσουμε να "ερμηνεύσουμε" την ακτοπλοϊκή αγορά μέσω της Μικροοικονομικής Θεωρίας.

6.2.2. Γενική Θεωρία

Είναι γνωστό από τη Θεωρία ότι δεν υπάρχει μόνο ένα "υπόδειγμα συμπεριφοράς" της επιχείρησης. Στην πραγματικότητα υπάρχουν αρκετά που προσπαθούν να εξηγήσουν ή να προβλέψουν την συμπεριφορά της επιχείρησης σε μια δεδομένη κατάσταση αγοράς⁵. Η παραδοσιακή Μικροοικονομική θεωρία διακρίνει τέσσερεις βασικές μορφές αγοράς. Αυτές ονομαστικά είναι ο πλήρης ανταγωνισμός, ο μονοπωλιακός ανταγωνισμός, το ολιγοπώλιο και το μονοπώλιο⁶.

Επειδή πιστεύουμε ότι η ανάλυση κάθε μορφής αγοράς ξεχωριστά δεν είναι αναγκαία για τη συγκεκριμένη εργασία θα κατασκευάσουμε ένα

⁵ Για τον όρο "αγορά" έχουν δοθεί πολλοί ορισμοί από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Εμείς επιλέγουμε τον απλούστερο: Αγορά είναι ο χώρος που συναντώνται οι πωλητές και οι αγοραστές.

⁶ Αν ασχολούμαστε και με τις αγορές των παραγωγικών συντελεστών θα προσθέταμε και μια πέμπτη μορφή: την αγορά του ολιγοψωνίου.

πίνακα με τα χαρακτηριστικά της δομής των τεσσάρων αγορών. Η πινακοποίηση θα γίνει με βάση τα τρία κύρια κριτήρια ⁷.

| Πίνακας 6.2. Χαρακτηριστικά της δομής των αγορών | | | |
|---|--------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| Μορφή αγοράς | Αριθμός εταιρειών | Χαρακτηριστικά Προϊόντων | Χαρακτηριστικά Εισόδου-Εξόδου |
| Τέλειος ανταγωνισμός | Μεγάλος | Ομογενή | Ελεύθερη εισοδος |
| Μονοπωλιακός Ανταγωνισμός | Μεγάλος | Διαφοροποιημένα | Σχετικά εύκολη εισοδος |
| Ολιγοπώλιο | Μικρός | Ομογενή ή Διαφοροποιημένα | Σχετικά δύσκολη εισοδος |
| Καθαρό Μονοπώλιο | Μία | Δεν ενδιαφέρουν | Αδύνατη εισοδος |

Πηγή: Θ. Γκαμαλέτσου, "Θεωρητική Οικονομική, τόμος Β, Καραμπερόπουλος, Πειραιάς, 1981, σελ. 33, 34, 35, 36.

Οι περιπτώσεις του τέλειου ανταγωνισμού και του μονοπωλίου είναι ακραίες. Οι υποθέσεις τους είναι τόσο απόλυτες που δύσκολα συναντώνται στην πράξη. Οι επιχειρήσεις πλησιάζουν αλλά δεν συγκαταλέγονται στο ένα ή στο άλλο άκρο, διότι έχουν περισσότερο μονοπωλιακά ή περισσότερο ανταγωνιστικά στοιχεία, συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι να εντάσσονται κυρίως στις άλλες δύο μορφές, δηλαδή του μονοπωλιακού

⁷ Υπάρχουν και άλλα στοιχεία όπως ο βαθμός της γνώσης των συνθηκών της αγοράς, οι στόχοι των παραγωγών ή αγοραστών αλλά αυτά δεν χαρακτηρίζουν όλες τις μορφές της αγοράς.

ανταγωνισμού και του ολιγοπωλίου.

Μετά τη συνοπτική παρουσίαση των τεσσάρων μορφών της αγοράς, σκοπός μας είναι να απαντήσουμε στο ερώτημα : Ποιά μορφή αγοράς περιγράφει καλύτερα την πραγματικότητα της ακτοπλοϊκής μεταφοράς επιβατών;

6.3. Η Μορφή της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

6.3.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στην εισαγωγή αυτού του κεφαλαίου, το ενδιαφέρον μας για τη μορφή της αγοράς συνδέεται με προτάσεις τιμολόγησης και εκσυγχρονισμού. Αρα είναι αναγκαίος όχι μόνον ο απλός ονομαστικός εντοπισμός όλων των χαρακτηριστικών αυτής της Μεταφορικής Βιομηχανίας⁸. Μόνο με αυτή την ανάλυση θα μπορούμε ορθότερα να προβλέψουμε τι θα πρέπει να αναμένεται εκ μέρους των παραγωγών (ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις) και εκ μέρους των αγοραστών (επιβάτες). Σε αυτή την επεξεργασία θα χρησιμοποιήσουμε όπως θα γίνει φανερό στοιχεία από όλα τα κεφάλαια που προηγήθηκαν.

Η ανάγκη βαθιάς ανάλυσης της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών μας επιβάλλει να χρησιμοποιήσουμε πέραν των τριών κυρίων χαρακτηριστικών που διαχωρίζουν τις μορφές αγοράς και άλλες μεταβλητές, η διερεύνηση των οποίων είναι απαραίτητη τόσο για την εξήγηση όσο και για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς όλων όσων μετέχουν στη συγκεκριμένη αγορά.

Οι μεταβλητές που θα χρησιμοποιήσουμε είναι

- α. ο αριθμός των επιχειρήσεων που δρουν στον κλάδο
- β. ο αριθμός των αγοραστών των παραγομένων υπηρεσιών
- γ. το επίπεδο της γνώσης που κατέχουν οι μετέχοντες στην αγορά .

⁸ Με τον όρο Μεταφορική Βιομηχανία εννοούμε ένα σύνολο επιχειρήσεων που παράγει σχεδόν ομοιόμορφα μια συγκεκριμένη μεταφορική υπηρεσία, βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", εκ. Παπαζήση, 1986, σελ. 10.

- δ. οι σκοποί αυτών που μετέχουν στην αγορά
- ε. ο βαθμός ομογένειας της υπηρεσίας που παράγεται και καταναλώνεται .
- στ. τα θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου νέων πωλητών και αγοραστών.
- ζ. η κινητικότητα των επιχειρήσεων
- η. η διαιρετικότητα των παραγωγικών συντελεστών
- θ. η ικανότητα πρόβλεψης που διαθέτουν οι παραγωγοί
- ι. οι συνθήκες που χαρακτηρίζουν το κόστος παραγωγής⁹.

6.3.2. Τα χαρακτηριστικά της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών (ΑΑΥ).

6.3.2.1.Ο αριθμός των επιχειρήσεων.

Ο πληθικός αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται είναι μικρός. Στις Κύριες Γραμμές (με βάση τον διοικητικό διαχωρισμό) παράγουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες 12 εταιρείες που διαθέτουν 38 συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ και 1 εταιρεία που διαθέτει δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη (2 CATAMARANS). Και οι 13 εταιρείες συμμετέχουν στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, που αποτελεί τον συνδικαλιστικό τους φορέα, αλλά δεν υπάρχει καμμία σταθερή κοινοπραξία (αντίθετα με ότι συμβαίνει στη Γραμμή Αργοσαρωνικού όπου υφίσταται κοινοπραξία από το έτος 1957). Μεταξύ των υφισταμένων εταιρειών υπάρχει αλληλοεξάρτηση όσον αφορά τις αποφάσεις που σχετίζονται με στοιχεία της ποιότητας υπηρεσίας (χρόνος αναχωρήσεων διάρκεια, ταξείδια, σειρά προσεγγίσεων).

Παρουσιάζει η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών (Α.Α.Υ.) δηλαδή, τα τυπικά χαρακτηριστικά στοιχεία των Μεταφορικών Αγορών, με μικρό αριθμό αλληλοεξαρτώμενων από στοιχεία της ποιότητας μεταφορέων. Η αντίθετη

⁹ W.J.I. Ryan, "Price Theory", 3rd Edition, Macmillan & Co Ltd, London, 1962, σελ.276, και E.J. Douglas, "Managerial Economics: Analysis and Strategy", Prentice Hall International Editions, N.Jersey, 1987 σ. 353.

κατάσταση δηλ. ο μεγάλος αριθμός μεταφορικών και στην προκειμένη περίπτωση ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων έχει την τάση περιοδικά να οδηγεί σε καταστροφικό ανταγωνισμό¹⁰. Αυτό είναι αναμενόμενο, γιατί στο συγκεκριμένο κλάδο η πιθανή υπερβάλλουσα χωρητικότητα (λόγω του μεγάλου αριθμού πλοίων) μαζί με τις υψηλές σταθερές δαπάνες που υφίστανται, όπως διαπιστώσαμε στο κεφάλαιο περί Κόστους, είναι στοιχεία που υποθάλπουν τον καταστροφικό ανταγωνισμό. Αποτέλεσμα αυτού είναι η δραστική μείωση των τιμών, που στη συνέχεια συντελεί στην προβληματική οικονομική βιωσιμότητα και έτσι προκαλείται η αστάθεια της προσφοράς. Τα οποιαδήποτε κέρδη των καταναλωτών λόγω της πώσης των τιμών σύντομα εξανεμίζονται λόγω της σταδιακής απώλειας ποιότητας υπηρεσίας και της αβεβαιότητας που προκαλείται.

Η ύπαρξη υπερβολικών κερδών από την επιχείρηση που επέζησε του πολέμου των ναύλων, προσελκύει νέες επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνιζόμενες με την παλαιά αλλά και μεταξύ τους οδηγούνται στην επιβολή τιμής ίσης με το Οριακό Κόστος (T=OK). Αυτή η τιμή όμως λόγω υψηλού Σταθερού Κόστους οδηγεί σε ζημίες και ο κύκλος του "πολέμου" επαναλαμβάνεται. Η κατάσταση που θεωρητικά προσεγγίσαμε έχει πολλές φορές παρατηρηθεί στο ιστορικό παρελθόν αυτής της βιομηχανίας.

"Η σχετική ελευθερία εισόδου εις τον κλάδο έχει οδηγήσει εις την υπέρβαση των ορίων του θεμιτού ανταγωνισμού εις ωρισμένες περιπτώσεις εις βάρος εν τελική αναλύσει του κοινού λόγω της χαμηλής στάθμης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Εκτός της χαμηλής στάθμης εξυπηρέτησης ο οξύς ανταγωνισμός οδηγεί εις θάπτον ή βράδιον οικονομικών θάνατον".¹¹

Συμπερασματικά πιστεύουμε ότι τόσο τα στοιχεία του κόστους (υψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό κόστος) όσο και η μορφολογία της

¹⁰ Βλ. E.J. Douglas, "Managerial Economics: Analysis and Strategy", Prentice Hall International Editions, N. Jersey, 1987 σελ.353 και J.E. Davies, Destructive Competition and Market unsustainability in the liner shipping industry, "International Journal of Transport Economics", Vol. XVII, No3, October 1990, σελ. 227-245

¹¹ Κ.Ε.Π.Ε. "Ακτοπλοϊκαί Συγκοινωνιαί", 1976.

ζήτησης, τα πολύμορφα στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας και το πολιτικό περιβάλλον¹², συντελούν στη διαμόρφωση μιας ξεχωριστής βιομηχανίας. Σ'αυτή τη βιομηχανία τόσο η ιστορική εμπειρία όσο και η διεθνής βιβλιογραφία περί πλοίων γραμμών συμφωνούν στην δραστηριοποίηση ενός όχι μεγάλου αριθμού μεταφορέων¹³.

6.3.2.2.Ο αριθμός των αγοραστών χρηστών.

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία κίνησης ο αριθμός των χρηστών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι ιδιαίτερα μεγάλος. Κινείται στα πλαίσια των 8.000.000 έως 11.000.000 επιβατών. Αν μάλιστα διαχωρίσουμε την κίνηση σε μεγάλη και μικρή Ακτοπλοΐα, τότε η κίνηση που πραγματοποιείται ανάμεσα στον Πειραιά και στα νησιά του Ελληνικού Αρχιπελάγους είναι η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση της λεκάνης της Μεσογείου, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 30% της όλης διακίνησης.

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο κάθε χρήστης επιβάτης δρα ατομικά, εκτός εάν υπάρχει "ομαδοποίηση" των χρηστών (εκδρομικές ομάδες ή ναύλωση της συνολικής χωρητικότητας ενός πλοίου από ισάριθμους επιβάτες μιας ομάδας-group). Η ομαδική ζήτηση όπως αυτή παρατηρείται στις διεθνείς αερομεταφορές, είναι κατάσταση που προκαλείται λόγω της διαφορετικής (μειωμένης) τιμής που οι ομάδες (groups, charters) απολαμβάνουν.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις κάνουν κινήσεις, κυρίως στο εξωτερικό, προκειμένου να προκαλέσουν ομαδική ζήτηση μέσω των TOUR OPERATORS¹⁴. Αποσκοπούν με αυτό τον τρόπο

¹² Οι ίδιοι οι Ακτοπλοίοι Εφοπλιστές μιλούν για πολιτικές πιέσεις και πολιτική επιρροή ειδικά όσο αφορά την έκδοση των Αδειών Σκοπιμότητας. ("Στρογγυλό τραπέζι για την Ακτοπλοΐα", Αργώ, 1977).

¹³ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", ο.π., σελ. 203, και Β.Ν. Μεταξά, "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", ο.π. σελ 264-265 και Α. Friedlander, "The dilemma of Freight Transportation Regulation, Brookings, Washington D.C., 1975.

¹⁴ Naftiliaki, "Mediterranean Passenger Shipping", A Naftiliaki special profile, 1990.

να καλύψουν αχρησιμοποίητη χωρητικότητα κυρίως τους χειμερινούς μήνες, την εποχή δηλαδή της χαμηλής ζήτησης. Βέβαια αν εξετασθούν τα μηνιαία στοιχεία κίνησης θα παρατηρηθεί έντονη εποχικότητα στη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών, όπως έχουμε ήδη παρατηρήσει στο Κεφάλαιο 3 που αναλύσαμε τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης επιβατών.

Επομένως στην Α.Α.Υ. μετέχει κυρίως ένας μεγάλος αριθμός μεμονωμένων χρηστών με μεγάλες εποχιακές αυξομειώσεις.

6.3.2.3. Το επίπεδο της γνώσης που κατέχουν οι μετέχοντες στην αγορά.

Είναι γνωστό από την οικονομική θεωρία ότι ο βαθμός της γνώσης της αγοράς είναι σημαντικό στοιχείο που επιδρά καθοριστικά και προσδιορίζει τη συμπεριφορά των διαφόρων μερών του οικονομικού κυκλώματος¹⁵. Θα μπορούσαμε να διαχωρίσουμε την αγορά σε πωλητές και αγοραστές. Πιστεύουμε όμως ότι δεν έχει καταδειχθεί ο σημαίνων και καθοριστικός ρόλος της Κρατικής αρχής. Αρα θα πρέπει να διερευνήσουμε το επίπεδο γνώσης των τριών μερών (επιχείρηση-επιβάτης-Κράτος).

Θα ξεκινήσουμε με τις επιχειρήσεις. Ηθελήμενα δεν χρησιμοποιούμε τον όρο παραγωγοί, γιατί όπως αναλύθηκε στο Κεφάλαιο της Προσφοράς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της προσφοράς επιβατικών υπηρεσιών απαιτούν καλά εξειδικευμένο προσωπικό. Αρα εκτός από τους επιχειρηματίες χρειάζεται να προσδιορίσουμε και το επίπεδο γνώσης των εργαζομένων.

Όσον αφορά τους επιχειρηματίες, πιστεύουμε ότι όλες οι επιχειρήσεις δεν κατέχουν υψηλό επίπεδο γνώσης, και αυτό γιατί παρ'όλες τις διαφοροποιήσεις που σίγουρα υπάρχουν, από όσα έχουν γίνει γνωστά, δεν έχουν γίνει εμπειριστατωμένες έρευνες για προσδιορισμό των χαρακτηριστικών των επιβατών. Αυτές θα έπρεπε να αρχίζουν με κατάτμηση, διαχωρισμό της αγοράς στα ιδιαίτερα τμήματα και μετά να

¹⁵ Παρ'όλον που στα "ιδεατά" μοντέλα όπως αυτό του τέλει ανταγωνισμού προϋποτίθεται η τέλεια γνώση και η βεβαιότητα, ο νόμος στην πραγματικότητα είναι μάλλον το αντίθετο, δηλαδή η ελλιπής γνώση και η αβεβαιότητα. Βλ. E.J. Douglas, "Managerial Economics" οπ.π. σελ. 131

προχωρούν στην κατά το δυνατόν επιλογή των τμημάτων που τους ενδιαφέρουν¹⁶. Μετά το διαχωρισμό θα έπρεπε να επεκταθούν σε¹⁷ :

- (1) Εκτίμηση της επιβατικής κίνησης στα μέρη της αγοράς που τους ενδιαφέρουν ανάμεσα στα σημαντικότερα νησιά, και της γεωγραφικής περιοχής συνολικά.
- (2) Δημογραφικά χαρακτηριστικά της επιλεγόμενης αγοράς όπως, απασχόληση, ηλικία, εισόδημα, εκπαίδευση.
- (3) Εντοπισμό των σημείων όπου οι πιθανοί επιβάτες προτίθενται να εγκατασταθούν ή είναι εγκατεστημένοι, δηλαδή κοντά στο λιμάνι ή σε μακρυνότερα σημεία.
- 4) Γνώση του τρόπου προμήθειας των εισιτηρίων τους
- 5) Αναλύσεις του χρόνου που επιλέγουν οι επιβάτες να ταξιδέψουν, όσον αφορά την ώρα της ημέρας, την ημέρα της εβδομάδος, τις ημέρες του μήνα και την εποχή του έτους.
- 6) Διερεύνηση του "τι αγοράζει ο επιβάτης; -χρόνο, άνεση, τιμή, service, πολυτέλεια, διασκέδαση ή οτιδήποτε άλλο.
- 7) Διερεύνηση της πιθανότητας να διαφέρει ο αγοραστής του εισιτηρίου από τον επιβάτη (περίπτωση όπου το ταξιδιωτικό γραφείο, ή οι γραμματείς, όταν πρόκειται για επαγγελματικό ταξίδι, επιλέγουν το μεταφορέα). Αν είναι έτσι, ποιοί παράγοντες επιδρούν στην απόφασή τους;
- 8) Σε γνώση του τελικού επιπέδου ικανοποίησης του επιβάτη.
- 9) Εντοπισμό των ενδείξεων για πιθανές αλλαγές της μορφής του ταξιδιού όπως αλλαγές των νησιών που επιλέγονται για διακοπές.
- 10) Σε άλλα χαρακτηριστικά των επιβατών, που έχουν απομονωθεί

¹⁶Βλ. C.A. Rich, S. Matear, "Some current aspects of marketing in the near-sea ferry and liner trades with particular reference to the Irish Sea", *Maritime Management and Policy*, Vol.16, No 1, 1989, σ. 56-67, όπου αναφέρεται πόσο δύσκολη είναι αυτή η διαδικασία με βασικό εμπόδιο την αδυναμία επαφής με τον πιθανό επιβάτη πριν την επιβίβαση του στο πλοίο.

¹⁷ M.T. Farris, F.E Harding, "Passenger Transportation", ο.π. σ. 169

από άλλους μεταφορείς.

Το κόστος μιας τέτοιας έρευνας είναι μεγάλο, έτσι φαίνεται ότι οι επιχειρήσεις εκτιμούν ότι αυτό υπερβαίνει τις πιθανές ωφέλειες που θα προέλθουν από τη συγκέντρωση και την επεξεργασία τέτοιων πληροφοριών¹⁸. Αντί γι' αυτή τη διαδικασία επιλέγουν να βασίζονται στις επιλογές τους ή τους επόμενους στόχους στη δεδομένη εμπειρία. Το κύριο πρόβλημα Marketing που αντιμετωπίζουν οι επιβατικές εταιρείες είναι η έλλειψη επαφής με τους πελάτες τους, μέχρι εκείνη τη στιγμή που η υπηρεσία έχει ήδη αγορασθεί, δηλ. όταν ο επιβάτης ανεβαίνει στο πλοίο. Οι εταιρείες βασίζονται πολύ στους πράκτορες για την πώληση και την προώθηση των υπηρεσιών τους και στον πιθανό επιβάτη ο οποίος διαβάζοντας ένα διαφημιστικό φυλλάδιο θα πεισθεί για τις "ισχυριζόμενες ιδιότητες", πιθανόν επηρεασμένος από μια γενική διαφημιστική καμπάνια της εταιρείας¹⁹. Επίσης είναι πιθανόν ένας ανασταλτικός παράγοντας, σε τέτοιου είδους αποφάσεις να είναι και η δεδομένη και αποδεδειγμένη εποχικότητα της ζήτησης. Ομως πιστεύουμε ότι τέτοιοι είδους έρευνες θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν το στόχο της κάλυψης όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χωρητικότητας τις περιόδους αντιαιχμής. Αυτή η θέση επικουρείται και από την διεθνή τάση για επέκταση της αγοράς των "Ferries" στο χώρο της κρουαζιέρας. Τα ελληνικά νησιά με δεδομένο το στοιχείο ότι αποτελούν παγκόσμια πόλο έλξης τουριστών είναι, πιστεύουμε, ιδεώδης τόπος όπου αυτή η σύζευξη μεταφοράς-κρουαζιέρας μπορεί να πραγματοποιηθεί. Επιπρόσθετα και η Ελληνική κοινωνία, με το κατάλληλο Marketing, μπορεί να στραφεί από τη χρήση του Ι.Χ. οχήματος για τη μετακίνηση του Σαββατοκύριακου με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις (απώλεια ανθρώπινης ζωής, κυκλοφοριακή συμφόρηση, απώλεια χρόνου, άγχος) στο Ακτοπλοϊκό πλοίο. Αυτή η διαφοροποίηση μπορεί να συμβεί τους φθινοπωρινούς, τους

¹⁸ Βλ. E.J. Douglas, "Managerial Economics", ο.π. σελ. 411-412

¹⁹ Βλ. C. A. Rich, S. Matear, "Some Current Aspects of marketing....ο.π. σελ. 63.

ανοιξιάτικους και γιατί όχι τους χειμερινούς μήνες. Οι αποστάσεις πολλών νησιών επιτρέπουν μια τέτοια αλλαγή της "εκδρομικής συμπεριφοράς"²⁰ των κατοίκων των αστικών κέντρων. Βέβαια η αλλαγή του πρότυπου της εκδρομής απαιτεί βελτίωση της μεταφορικής υποδομής, υψηλή ποιότητα υπηρεσίας, και συντονισμένες ενέργειες που εξαρτώνται απόλυτα από τη γνώση της αγοράς.

Οφείλουμε όμως να υπογραμμίσουμε ότι υπάρχουν επιχειρήσεις που έχουν αντιληφθεί τον αναγκαίο μετασχηματισμό που πρέπει να διαπράξουν για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καιρών αλλά και για να δημιουργήσουν "νέα" ζήτηση. Όπως επίσης και ακτοποϊκές επιχειρήσεις που έχουν εκσυγχρονισθεί και κατέχουν κορυφαίες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Αγορά.

Όμως και η άγνοια του περιβάλλοντος της αγοράς πολλές φορές οδήγησε σε αποτυχία και έξοδο από την αγορά. Όπως αυτό φαίνεται στις παρακάτω περιπτώσεις που αναφέρονται στα αίτια υπερχρέωσης: ".....Η υπερχρέωση της εταιρείας οφείλεται κατά βάση σε διοικητικές αδυναμίες και λαθεμένη επιλογή πλοίου..."

"....Η υπερχρέωση οφείλεται κατά βάση στις λαθεμένες επιλογές της διοίκησης της εταιρείας..."

"Η προβληματικότητα της επιχείρησης οφείλεται κατά βάση στις διοικητικές αδυναμίες..."²¹.

Τα συγκεκριμένα αποσπάσματα πιστεύουμε ότι συνδέουν δύο στοιχεία: την ανεπαρκή γνώση της αγοράς αλλά και την επακόλουθη ελλιπή κατάρτιση του διοικητικού προσωπικού. Αρα σε πολλά σημεία έχουμε διαπιστώσει ότι οι ακτοποϊκές επιχειρήσεις χρειάζονται εκπαιδευμένο προσωπικό, τόσο όσον αφορά τους εργαζόμενους στις υπηρεσίες της

²⁰ Παρόμοιες κινήσεις έγιναν με επιτυχία στο χώρο των Ακτοποϊκών Γραμμών της Βαλτικής Θάλασσας.

²¹ Αποσπάσματα από ειδικές εκθέσεις που συντάχθηκαν από τη Γραμματεία Οικονομικής Ανασυγκρότησης Επιχειρήσεων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, τον Ιούλιο του 1984, και αφορούσαν υπερχρεωμένες ακτοποϊκές επιχειρήσεις.

ξηράς, όσο και τους εργαζόμενους πάνω στο πλοίο. Η ανάγκη αυτή μπορεί και πρέπει να καλυφθεί με προγράμματα ενδοεπιχειρησιακής κατάρτισης που χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο ²².

Η απέναντι πλευρά, από αυτή των επιχειρήσεων, είναι οι χρήστες, οι επιβάτες. Στον χώρο των επιβατών τόσο η γνώση όσο και η επιλογή που πηγάζει ευθέως από τη γνώση παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις. Οι αιτίες αυτής της διαφοροποίησης είναι πολλές. Υπεισέρχονται πολλοί παράγοντες. Οι πηγές γνώσης-πληροφόρησης των επιβατών είναι:

- 1) Η έρευνα (παρατηρήσεις για τα χαρακτηριστικά της προσφερόμενης υπηρεσίας πριν από την αγορά της)
- 2) Η εμπειρία (παρατηρήσεις για τα χαρακτηριστικά της προσφερόμενης υπηρεσίας μετά την αγορά)
- 3) Οι τιμές ως ενδείξεις διαφορετικής υπηρεσίας
- 4) Η διαφήμιση σαν ενδεικτικό στοιχείο της αντίληψης του μεταφορέα
- 5) Η φήμη του μεταφορέα
- 6) Οι όροι της σύμβασης που αναφέρονται στο εισιτήριο
- 7) Οι πράκτορες
- 8) Η αγορά πληροφοριών από ανεξάρτητα τρίτα μέρη.

Πρώτιστα αυτό που ενδιαφέρει είναι το πρόγραμμα δρομολογίων των πλοίων. Αυτά ο επιβάτης μπορεί να τα πληροφορηθεί από τις ανακοινώσεις του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά μέσω του ΟΤΕ ή από τον Τύπο. Πολλές φορές όμως ιδιαίτερα του χειμερινούς μήνες αυτά τα δρομολόγια που εξαγγέλλονται δεν πραγματοποιούνται και έτσι αυτό προκαλεί αβεβαιότητα στον επιβάτη, (όπως διαπιστώσαμε στην επιτόπια έρευνα). Αυτό το κλίμα αβεβαιότητας επιτείνει τη διστακτικότητα της χρησιμοποίησης των

²² Χρήση αυτού του προγράμματος δεν έχει γίνει σε μεγάλη έκταση. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι κάποιες εταιρείες επωφελήθηκαν αυτής της ευκαιρίας και προέβησαν μάλιστα και σε κατάρτιση του προσωπικού "εν πλω". Τα αποτελέσματα δε αυτής της κατάρτισης κρίθηκαν θετικά τόσο από την εταιρεία και τους εργαζόμενους όσο και από τον εκπαιδευτή. Πρακτικά Ημερίδας της Ρεθυμνιακής Ναυτιλιακής Εταιρείας, Δεκέμβριος 1991.

ακτοπλοϊκών μεταφορών και αποτελεί στοιχείο χαμηλής ποιότητας υπηρεσίας. Θα πρέπει να σημειώσουμε επίσης τις ατέλειες σ' αυτό το σημείο και του λιμανιού του Πειραιά όπου στον επιβατικό σταθμό δεν υπάρχει ένας φωτεινός πίνακας όπου να αναγράφονται τα προγραμματισμένα ταξείδια οι ώρες εκτέλεσης και τα σημεία του λιμανιού που αυτά θα πραγματοποιηθούν²³.

Κρίνουμε ότι πρέπει να αναφερθούμε ξεχωριστά στους επιβάτες που προέρχονται από τον πληθυσμό των νησιών. Οι νησιώτες γνωρίζουν βέβαια άριστα τα δρομολόγια, αφού το πλοίο είναι πολλές φορές ο μοναδικός τους δεσμός με τον υπόλοιπο κόσμο, όμως ειδικά τους χειμερινούς μήνες βρίσκονται σε μόνιμο καθεστώς αβεβαιότητας λόγω της μη τήρησης των δρομολογίων όσο και λόγω των συχνών απαγορεύσεων του απόπλου²⁴.

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να τονισθεί ότι τα νησιά των οποίων οι κάτοικοι έχουν δημιουργήσει Ακτοπλοϊκές Εταιρείες ευρείας μετοχικής βάσης απολαμβάνουν περισσότερο συνεχείς και συνεπείς ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Αυτή είναι άλλωστε μια από τις γενεσιουργές αιτίες της δημιουργίας των εταιρειών Λαϊκής Βάσης, όπως συνήθως αυτές αποκαλούνται.

Η ανάλυση που έγινε μέχρι τώρα αναφερόταν στις δύο πρώτες και κατά τη γνώμη μας βασικές πηγές πληροφόρησης των επιβατών, δηλαδή την έρευνα και την εμπειρία.

Θα διερευνήσουμε κατά πόσον και οι υπόλοιπες συμβάλλουν στην απόκτηση γνώσης στην περίπτωση της ελληνικής αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Οι τιμές δε συνεισφέρουν καθόλου σε αυτό τον τομέα λόγω του ενιαίου ναυτολογίου που ισχύει άρα δεν μπορούν να λειτουργούν σαν ένδειξη διαφοροποιημένης υπηρεσίας.

Η διαφήμιση συνήθως περιοριζόταν σε τυπικές καταχωρήσεις στον

²³ Ημερίδα Λέσχης Α.Σ. "Ο επιβατικός ρόλος του λιμανιού του Πειραιά" σπ.π.

²⁴ Συνεντεύξεις δημάρχων Μήλου, Σίφνου, Κέας, Λειψών, στα Μ.Μ.Ε. Σάββατο 6 Μαρτίου 1993.

καθημερινό, στον τοπικό ή στο ναυτιλιακό τύπο. Μόλις το 1990 έγινε η πρώτη διαφημιστική καμπάνια με μεγάλες αφίσες σε tableaux κεντρικών οδών και με ιδιαίτερα καλαίσθητα διαφημιστικά spots σε τηλεοπτικό σταθμό²⁵. Ακολούθησαν και άλλες εταιρείες με διαφημιστικά μηνύματα σε ραδιοφωνικούς σταθμούς.

Επίσης τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρείες εκδίδουν διαφημιστικά φυλλάδια με φωτογραφικό υλικό που δείχνει το εσωτερικό των πλοίων (χώρους ενδιαίτησης, καμπίνες, χώρους συγκέντρωσης, bars) επίσης αναφέρουν το δρομολόγιο και τις ημέρες και ώρες αναχώρησης. Το υλικό αυτό διακινείται κυρίως μέσω των πρακτορείων.

Η φήμη του μεταφορέα αναμφισβήτητα είναι στοιχείο που επηρεάζει την επιλογή του επιβάτη, όταν υπάρχει βέβαια δυνατότητα επιλογής. Με δεδομένο το μικρό αριθμό των Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ιδιαίτερα μάλιστα αν τις μελετήσουμε κατά ακτοπλοϊκή γραμμή είναι επόμενο κάθε επιχείρηση να την συνοδεύει μια συγκεκριμένη φήμη. Ο χαρακτηρισμός κάθε επιχείρησης συναρτάται άμεσα με την ποιότητα υπηρεσίας που αυτή παρέχει. Είναι πιθανόν όμως η φήμη της σε τοπικό επίπεδο να σχετίζεται και με κοινωνικές ή πολιτιστικές δραστηριότητες που τη δένουν με την τοπική κοινωνία. Αυτή η πιθανότητα συνδέεται κυρίως με τις εταιρείες Λαϊκής Βάσης αλλά και με εταιρείες οι οποίες για πολλά χρόνια εξυπηρετούν ικανοποιητικά κάποιες γραμμές ή που έχουν άλλους δεσμούς, όπως καταγωγή των πλοιοκτητών. Εδώ θα πρέπει και πάλι να διαχωρίσουμε την περίπτωση των αλλοδαπών επιβατών, οι οποίοι δεν κατέχουν στοιχεία για τη φήμη του μεταφορέα, εκτός αν έχουν επισκεφθεί και πάλι τα ελληνικά νησιά.

Οι όροι σύμβασης που αναγράφονται στο εισιτήριο, δεν αποτελούν πηγή πληροφόρησης για την ελληνική Αγορά Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτό συμβαίνει διότι η φόρμα του εισιτηρίου είναι ιδιαίτερα ατελής. Αναλυτικοί όροι δεν αναφέρονται, παρ' όλον που ως γνωστόν αυτό αποτελεί

²⁵ Η διαφημιστική καμπάνια πραγματοποιήθηκε από την ακτοπλοϊκή εταιρεία Ventouris Sea Lines.

ένα αξιόγραφο. Πολλές φορές το εισιτήριο είναι χειρόγραφο και μάλιστα πολύ δυσανάγνωστο. Πρέπει να σημειώσουμε ότι τα τελευταία χρόνια άρχισαν να εκδίδονται και μηχανογραφημένα εισιτήρια.

Οι πράκτορες μέσω των πρακτορειών είναι αυτοί που βασικά διακινούν και διοχετεύουν τις πληροφορίες για την Αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτό είναι επόμενο και λόγω των ατελειών που έχουμε ήδη εντοπίσει (ελλείψεις λιμανιού Πειραιά, ατελής διαφήμιση), αλλά και γιατί αυτοί κατέχουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία. Γνωρίζουν από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και τα Λιμεναρχεία όλα τα προγραμματισμένα δρομολόγια. Ο επιβάτης ιδιαίτερα όταν θέλει να μάθει για δρομολόγια πλοίων που πρόκειται να εκτελεσθούν μετά από κάποιο χρονικό διάστημα, πρέπει υποχρεωτικά να απευθυνθεί σε πρακτορείο δεδομένου ότι οι υπηρεσίες του ΟΤΕ και ο Τύπος τον ενημερώνουν μόνο για τα δρομολόγια των αμέσως επόμενων ημερών.

Επίσης όπως είναι λογικό, σε περιόδους αιχμής της κίνησης, από τα πρακτορεία και πάλι, ο επιβάτης υπάρχει η πιθανότητα να πληροφορηθεί για την ύπαρξη ή όχι κενών θέσεων στα δρομολόγια που τον ενδιαφέρουν. Θα τελειώσουμε με το ρόλο των πρακτορειών, με την παρατήρηση ότι κάποιες φορές αυτά μπορεί να είναι και πηγές μιας ιδιότυπης "παραπληροφόρησης". Αυτή παίρνει τη μορφή της προώθησης κάποιων συγκεκριμένων εταιρειών έναντι κάποιων άλλων που δραστηριοποιούνται στις ίδιες γραμμές. Αυτό είναι πιθανόν επακόλουθο επιτυχών δημοσίων σχέσεων ή μακροχρόνιων σχέσεων κάποιων εταιρειών και κάποιων πρακτορειών και βέβαια ύψους προμήθειας. Αρα οι σχέσεις εταιρείας-πρακτορειών είναι μεγάλης σημασίας και πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή.

Τέλος η αγορά πληροφοριών από ανεξάρτητα τρίτα μέρη, είναι μια κατάσταση που δε συναντάται στην Ελλάδα, στο χώρο των επιβατών. Πιθανόν αυτό οφείλεται στο χαρακτηριστικό της ατομικής ζήτησης, διότι τέτοιες δαπάνες τις αναλαμβάνουν ομάδες ενδιαφερόμενων χρηστών. Αυτό είναι πιθανόν να συμβαίνει στο εξωτερικό, όταν π.χ. Ινστιτούτα Καταναλωτών μπορεί να αναθέσουν σε μια ερευνητική ομάδα να τους ετοιμάσει μελέτη για την κατάσταση της Αγοράς λ.χ. Ακτοπλοϊκών

Υπηρεσιών.

Απ' όσα αναφέραμε σχετικά με το επίπεδο της γνώσης των χρηστών προκύπτει ότι υπάρχουν πολλές ατέλειες οι οποίες θα πρέπει άμεσα να βελτιωθούν, γιατί συναρτώνται ευθέως με το κλίμα που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη αγορά και επιδρά στην αποτελεσματικότητά της.

Θα τελειώσουμε τη διευρένηση του θέματος της γνώσης της αγοράς, με το Κράτος. Όπως έχει ήδη καταδειχθεί η Πολιτεία μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζει όλα τα βασικά στοιχεία. Όμως η ρύθμιση απαιτεί ψηλό επίπεδο πληροφόρησης και κυρίως γνώσης. Γι' αυτό διεθνώς, βασική δραστηριότητα των σοβαρών κανονιστικών σωμάτων είναι η συγκέντρωση μεγάλης ποσότητας πληροφοριών²⁶. Τα στοιχεία θα πρέπει να συγκεντρώνονται σε κανονική βάση από τις διοικητικές υπηρεσίες και να περιλαμβάνουν :

- 1) καταγραφές και αναφορές
- 2) επιθεωρήσεις επιχειρήσεων και νοικοκυριών
- 3) νομοθετήματα
- 4) αποφάσεις δικαστηρίων²⁷

Επειδή πιστεύουμε ότι οι δύο τελευταίες κατηγορίες στοιχείων συγκεντρώνονται ανελλιπώς διότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εμπλέκεται αμέσως, θα ασχοληθούμε με τις δύο πρώτες κατηγορίες δηλαδή την καταγραφή της κίνησης, τις αναφορές και τις επιθεωρήσεις επιχειρήσεων και νοικοκυριών.

Η καταγραφή της κίνησης δηλαδή αξιόπιστα στατιστικά δεδομένα που αφορούν τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών κατά λιμάνι κατά γραμμή σε μηνιαία ή ετήσια βάση είναι απολύτως αναγκαία . Άλλωστε αποτελούν το

²⁶ Βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1989 σελ. 80.

²⁷ Βλ. F.A. Heffron (with N. Mc/Fecley), "The administrative Regulatory Process", Longman, New York, 1983

βασικό κριτήριο²⁸ τόσο για την έκδοση της Αδειας Σκοπιμότητας όσο και για το καθορισμό των δρομολογίων.

Όμως παρόλη τη βαρύτητα που αυτά έχουν, η αξιοπιστία τους αμφισβητείται τόσο από τους πλοιοκτήτες όσο και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Πιστεύεται ότι υπολείπονται των πραγματικά διακινούμενων επιβατών. Δεν αντιμετωπίζεται μόνο το πρόβλημα της αξιοπιστίας αλλά και το ζήτημα της έλλειψης επιπλέον στοιχείων. Δεν αρκούν απλώς οι αριθμοί των επιβατών. Θα έπρεπε να υπήρχαν στοιχεία διαχωρισμού των επιβατών κατά θέση που αυτοί ταξιδεύουν αλλά πιστεύουμε με βάση την εντοπιότητα (τουλάχιστον ημεδαποί-αλλοδαποί). Αυτά τουλάχιστον τα στοιχεία είναι απαραίτητα αφού ο ρυθμιστικός φορέας, Υ.Ε.Ν., είναι και ο φορέας που αποφασίζει για τις τιμές που θα ισχύσουν, τα δρομολόγια μέχρι και την είσοδο νέων πλοίων. Πως μπορεί να ασκηθεί τιμολογιακή πολιτική χωρίς την επαρκή γνώση της ζήτησης (οικονομικά, δημογραφικά στοιχεία των επιβατών); Αυτοί όμως οι προβληματισμοί συνδέονται και με τη γνώση και τη συγκέντρωση στοιχείων που αναφέρονται στη δεύτερη κατηγορία. Δηλαδή την οικονομική κατάσταση επιχειρήσεων και νοικοκυριών. Και σ' αυτόν το τομέα υπάρχει έλλειψη. Η έλλειψη δεν είναι αντιληπτή γιατί αυτά δε χρησιμοποιούνται προκειμένου να αποφασισθεί η πολιτική τιμών. Βέβαια στοιχεία και μελέτες υπάρχουν²⁹ αλλά στις τελικές αποφάσεις του Υπουργείου δείχνουν ότι αυτές δεν παίρνονται υπ' όψη, ενώ θα έπρεπε.

Η τιμολογιακή πολιτική, ο ορισμός των γραμμών, ο ορισμός των δρομολογίων, η έκδοση αδειών εισόδου, ο προσδιορισμός της απαιτούμενης ποιότητας υπηρεσίας ή της εργασιακής ασφαλείας είναι αποφάσεις που απαιτούν λεπτομερή δεδομένα της αγοράς. Αν ο φορέας της ρύθμισης κατέχει ελλιπή και "ασύμμετρη" πληροφόρηση, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του ΥΕΝ, τότε ο μηχανισμός της αγοράς δεν πρόκειται να επιτύχει

²⁸ Βλέπε Κεφάλαιο 2 που αναφέρεται το Θεσμικό πλαίσιο

²⁹ μελέτες που έχουν εκπονηθεί από το IOBE, το Υπ. Εθνικής Οικονομίας και το ΚΕΠΕ

αποδοτική κατανομή των πόρων³⁰.

Το θέμα της απόκτησης της απαιτούμενης γνώσης της αγοράς τόσο από τους παραγωγούς όσο και από τους χρήστες, είναι ένας επιπλέον θετικός ρόλος που αναγνωρίζεται στα Ρυθμιστικά όργανα. Οι Διοικητικές Υπηρεσίες είναι δυνατόν να παράσχουν τέτοια πληροφόρηση με λιγώτερο κόστος απ' ότι θα απαιτούσαν ιδιωτικές υπηρεσίες, γιατί έχουν ευκολότερη άρα και "φθηνότερη" δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία, με βασική προϋπόθεση ότι θα υπάρχει κατάλληλο προσωπικό ειδικό γι'αυτές τις απαιτήσεις και βέβαια όχι "στρατιωτικό".

Θα τελειώσουμε τη διερεύνηση του θέματος της γνώσης της αγοράς με μια αναγκαία επισήμανση μιας επένδυσης που πιστεύουμε ότι θα άρει τα "εμπόδια" της πληροφόρησης αλλά και θα εξομαλύνει τις λειτουργίες όλου του συστήματος. Πρόκειται για ολοκληρωμένη μηχανοργάνωση των επιχειρήσεων, των υπηρεσιών του Υπουργείου, του ΟΛΠ, και των πρακτορείων. Αυτό το αναγκαίο βήμα εκσυγχρονισμού, θα βελτιώσει και το επίπεδο των παρεχόμενων διοικητικών υπηρεσιών αλλά κυρίως θα συντελέσει στην αύξηση του επιπέδου γνώσης όλων των φορέων της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

6.3.2.4. Οι σκοποί αυτών που μετέχουν στην Αγορά

Και σε αυτό το χαρακτηριστικό της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών θα ασχοληθούμε και με τους τρεις παράγοντες που δρουν στην Αγορά (παραγωγούς, χρήστες, Κράτος).

Εχουμε ήδη ασχοληθεί στο Κεφάλαιο της Προσφοράς Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με τους σκοπούς των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων και αναφερθήκαμε βασικά στη μεγιστοποίηση των κερδών στη μακροπρόθεσμη περίοδο και δευτερευόντως στην ανάλυση του μεγέθους της επιχειρηματικής δραστηριότητας, στη διατήρηση του γοήτρου του μεταφορέα και στη μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας όταν πρόκειται για Ε.Λ.Β. Θα

³⁰ Βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", ο.π. σελ. 81

μπορούσαμε να επεκτείνουμε την ανάλυσή μας διαπιστώνοντας ένα βασικό στοιχείο, αυτό είναι η ανασφάλεια από την οποία φαίνεται να διακατέχονται κυρίως οι παραδοσιακοί μεταφορείς, επιδιώκουν κατά συνέπεια τη σιγουριά, δηλ. σίγουρα κέρδη, σίγουρο μερίδιο στην αγορά. Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνεται από την ικανοποίηση με την οποία δέχθηκαν οι Πλοιοκτήτες το ΠΔ 684/76, το οποίο κάλυπτε και προστατέυε όλους όσους μέχρι τότε δραστηριοποιούνταν στην Ακτοπλοΐα, για δε μελλοντικούς υποψηφίους έθετε το "εμπόδιο" της Αδειας Σκοπιμότητας.

Αυτός ο αγώνας για θέση και σιγουριά περιλαμβάνει εκτός από την οικονομική δραστηριότητα και πολιτική δράση³¹. Το γεγονός αυτό επιτείνεται από τον καθοριστικό ρόλο του κράτους, δηλαδή της Πολιτικής Εξουσίας. Αρα μια ολοκληρωμένη εξήγηση της συμπεριφοράς, των στόχων αυτών των επιχειρήσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει και "μη-οικονομικά" στοιχεία μέσα στα θεμελιώδη στοιχεία.

Πιστεύουμε ότι από τα γενικώς ισχύοντα χαρακτηριστικά θα πρέπει να περάσουμε σε ειδικά, αυτά δηλ. που δείχνουν πως οι επιχειρήσεις προσεγγίζουν την αγορά, τι εξειδικευμένους στόχους θέτουν και πως τους εξυπηρετούν. Υπάρχει ένα γενικό περίγραμμα στόχων που εξυπηρετεί αυτούς που σχεδιάζουν μεταφορές επιβατών³², και περιλαμβάνει πέντε βασικά ερωτήματα σχεδιασμένα να βοηθήσουν αυτόν που θέτει τους στόχους της επιχείρησης, τόσο στην τοποθέτησή τους όσο και στην αξιολόγησή τους. Αυτά είναι:

- 1) Ποιό είναι το έργο μας;
- 2) Ποιός είναι ο πελάτης μας;
- 3) Ποιά είναι η αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας για τον πελάτη μας;

³¹ Αυτό το χαρακτηριστικό δεν αποτελεί ελληνική ιδιαιτερότητα, Βλέπε K.W. Rotschild, "Price theory and Oligopoly", Readings in Price Theory, American Economic Association, George Allen and Unwin Ltd, London, 1970 σελ. 440-464.

³² Βλ. Peter F. Drucker, "The practice of management", Harper and Row, New York, 1954, σελ. 49-61.

- 4) Ποιό θα είναι το έργο μας;
- 5) Ποιό θα έπρεπε να είναι το έργο μας;

Θα περιοριστούμε σε ορισμένες παρατηρήσεις στα ερωτήματα που αναφέρονται στο έργο της επιχείρησης και όχι σε αυτά που σχετίζονται με τον επιβάτη, καθότι γι' αυτά αναφερθήκαμε εκτενώς στην ανάλυση μας για τη γνώση της Αγοράς.

Το πρώτο ερώτημα όσο και αν φαίνεται απλοϊκό χρειάζεται αποσαφήνιση, ειδικά στο χώρο των μεταφορών. Αν δεν ξεκαθαριστεί η φύση του έργου τότε η επιχείρηση θα οδηγηθεί σε αποτυχία. Είναι λάθος να προσδιορίζεται το έργο ως η πραγματοποίηση των δρομολογίων των μεταφορικών μέσων. Το αντικείμενο των εργασιών είναι η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών. Πιστεύουμε ότι είναι φανερή η διαφορά αυτών των δύο εννοιών. Κλασσικό παράδειγμα αυτής της σύγχισης οι σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές. Πολλοί υπεύθυνοι των σιδηρόδρομων έκαναν το λάθος να προσδιορίσουν το έργο τους σαν "κινούμενα τραίνα" και όχι σαν παροχή μεταφορικών επιβατικών επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να μετακινηθούν από τους σιδηρόδρομους στα ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα (οδικές μεταφορές, αεροπορικές μεταφορές)³³.

Αν εξετάσουμε τώρα τις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις υπό το πρίσμα αυτού του ερωτήματος και της έμπρακτης θέσης που αυτές έχουν πάρει θα διαπιστώσουμε πρώτα απ' όλα ότι δεν υπάρχει μια απάντηση που να καλύπτει όλες τις επιχειρήσεις. Υπάρχουν διαβαθμίσεις τις οποίες θα διαχωρίσουμε σε δύο ομάδες. Υπάρχουν αυτές οι 5-6 εταιρείες, οι οποίες προπορεύονται στον εκσυγχρονισμό του συνόλου των δραστηριοτήτων και πιστεύουμε ότι έχουν αντιληφθεί σωστά τη φύση του έργου τους. Οι περισσότερες υπόλοιπες εταιρείες πιστεύουμε ότι βρίσκονται στη διαδικασία του εκσυγχρονισμού τους σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό.

Σε αυτό το σημείο θα χρειαστεί να επαναλάβουμε και πάλι από άλλη

³³ Βλ. Theodore Levitt, Marketing Myopia "Harvard Business Review", XXXVIII (July-August, 1960), σελ. 45-56.

όμως σκοπιά ότι το κριτήριο του διαχωρισμού είναι η ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας. Γιατί η τήρηση υψηλής ποιότητας υπηρεσίας δείχνει ότι εντοπίσθηκε σωστά η διαφορά ανάμεσα στο κινούμενο ακτοπλοϊκό σκάφος και στην παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Το τέταρτο ερώτημα αναφέρεται στη μελλοντική φύση του παραγόμενου έργου και συνδέει παρελθούσες και παρούσες δραστηριότητες με μελλοντικά σχέδια. Προβάλλονται στα μελλοντικά σχέδια οι τάσεις που επικράτησαν στο παρελθόν με στόχο να προβλεφθεί το σχετικά κοντινό μέλλον του μεταφορέα. Η απάντηση σ' αυτό το ερώτημα προϋποθέτει επεξεργασία στοιχείων άρα μεγάλη ποσότητα πληροφοριών και υψηλή επιστημονική κατάρτιση, άρα χρησιμοποίηση εξειδικευμένων διοικητικών στελεχών. Η ύπαρξη τέτοιας ποιότητας στελεχών είναι ένα γεγονός που δε χαρακτηρίζει την Ελληνική Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, στο σύνολό της. Η ανάγκη αυτή απλώς καλύπτεται από την εμπειρία, το αισθητήριο και την επιχειρηματικότητα του εφοπλιστή.

Και εδώ όμως θα πρέπει να διαχωρισθεί η αγορά σ' αυτές τις εταιρείες που έχουν αντιληφθεί αυτή την αναγκαιότητα, σ' αυτές που τώρα τείνουν να την προσεγγίσουν και σ' αυτές που προς το παρόν την αγνοούν. Οι τάξεις μεγέθους ακολουθούν τη διάκριση που έγινε στο προηγούμενο ερώτημα. Υπάρχουν οι πρωτοπόροι και αυτοί που ακολουθούν³⁴. Η αναλογία παραμένει η ίδια γιατί συναρτάται ευθέως με τη θέση των επιχειρήσεων απέναντι στο καιρίο θέμα του εκσυγχρονισμού .

Το τελευταίο ερώτημα αυτής της σειράς των ερωτημάτων είναι η "κρίσιμη" ερώτηση. Η απάντησή της απαιτεί ανάλυση των αλλαγών που πραγματοποιούνται εκτός του περιβάλλοντος της αγοράς. Το δεύτερο βήμα είναι η σύγκριση των μελλοντικών εξωτερικών συνθηκών, των διαπιστωμένων αναγκών της αγοράς και των μελλοντικών προβλέψεων που προήλθαν από τις απαντήσεις στο προηγούμενο ερώτημα (Ποιό θα είναι το

³⁴ Αυτό που συνήθως χρησιμοποιώντας την Αγγλική ορολογία αποκαλείται Leaders και Followers.

έργο μας στο κοντινό μέλλον;) Αν υπάρχει ουσιαστική διαφορά ανάμεσα στην πορεία που έχει επιλεγεί και στη πορεία που θα πρέπει να ακολουθηθεί τότε πρέπει να γίνει σίγουρα επανατοποθέτηση των στόχων. Οποσδήποτε αυτό το ερώτημα και οι απαντήσεις που θα δοθούν είναι καίριας σημασίας γι' αυτούς που έχουν την ευθύνη ή τη δυνατότητα να θέτουν τους στόχους των επιχειρήσεων. Βέβαια οι απαιτήσεις σε τέτοια ουσιαστικής σημασίας ερωτήματα δεν δίνονται "άπαξ και δια παντός" αλλά βρίσκονται διαρκώς σε συνεχή διαδικασία αξιολόγησης και αποτίμησης.

Για την περίπτωση των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων θα προσθέσουμε σ' αυτά που περιλάβαμε στο προηγούμενο ερώτημα την ανάγκη διεξοδικής μελέτης και ανάλυσης της Διεθνούς Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και των τάσεων που εκεί επικρατούν. Ιδιαίτερα θα πρέπει να αναλυθούν οι συνθήκες στην Ευρωπαϊκή Αγορά, ενόψει της Οικονομικής και Νομισματικής Ενοποίησης.

Μια τελευταία παρατήρηση που αφορά αυτούς τους "ειδικούς στόχους" και την αναγκαιότητα εξειδικευμένου διοικητικού προσωπικού που απαιτούν και το κόστος που αυτό συνεπάγεται. Είναι πιθανόν το μέγεθος μιας μικρής ακτοπλοϊκής επιχείρησης, και το παραγόμενο από αυτήν μεταφορικό έργο να μην επιτρέπει την ανάληψη μιας τέτοιας μόνιμης δαπάνης. Αυτό όμως δεν αναιρεί την "απαίτηση" του εκσυγχρονισμού. Μπορούν να υπάρξουν λύσεις μέσω της "αγοράς" των στοιχείων και των συμβουλών από ερευνητικά κέντρα, Τράπεζες ή άλλους φορείς. Θα ήταν άραγε εκτός ελληνικής πραγματικότητας η επανάληψη της πρότασης για "κοινοπραξία" που θα έλυσε και τέτοιου είδους προβλήματα;

Με εκείνο το στοιχείο που θα καταλήξουμε είναι η διαπίστωση ότι προέχει να γίνει συνείδηση η ανάγκη της ορθολογικοποίησης των στόχων και του εκσυγχρονισμού της λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Οι επιβάτες έχουν πιο "απλούς" σκοπούς. Ενδιαφέρονται να μεταφερθούν από ένα σημείο Α στο σημείο Β. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στο Κεφάλαιο Ζήτησης πρόκειται δηλαδή για παράγωγο Ζήτηση. Οι λόγοι που δημιουργούν την ανάγκη της μεταφοράς είναι επαγγελματικοί ιατρικοί,

για επισκέψεις συγγενών και φίλων κα τέλος για διακοπές. Οι λόγοι που οδηγούν στην απόφαση της μετακίνησης προδιαγράφουν και την απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσίας (ασφάλεια, ταχύτητα, συνέπεια, συνέχεια, άνεση κ.λ.π.)

Οι σύγχρονες εξελίξεις στο χώρο των ferries δείχνουν ότι έχουμε μια σημαντική εξέλιξη σχετικά με τις προσδοκίες των επιβατών. Πολλοί επιβάτες που μετακινούνται για διακοπές, αντιμετωπίζουν το ταξίδι της μετάβασης στο σημείο που έχουν επιλέξει, σα μέρος των διακοπών. Αρα έχουμε τη γέννηση πρωτογενούς Ζήτησης για μεταφορές³⁵. Βέβαια αυτό το γεγονός μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι αναμένουν ή απαιτούν διαφορετικά στοιχεία ποιότητας υπηρεσίας.

Τέλος τους σκοπούς του Κράτους τους έχουμε ήδη αναφέρει στο Κεφάλαιο της Προσφοράς τους επαναλαμβάνουμε για λόγους συνοχής του κειμένου:

- 1) Προστασία του κοινωνικού συνόλου
- 2) Βελτίωση του Μεταφορικού συστήματος
- 3) Αποδοτικότητα της Βιομηχανίας

6.3.2.5. Ο βαθμός ομογένειας της υπηρεσίας που παράγεται

Πιστεύουμε ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την "εξακρίβωση" της μορφής της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών να μελετήσουμε την ομογένεια της παρεχόμενης υπηρεσίας ή όπως επίσης αποκαλείται, την διαφοροποίηση του προϊόντος. Με τον όρο διαφοροποίηση εννοούμε την προσπάθεια κάθε επιχείρησης να κάνει το προϊόν (στην προκειμένη περίπτωση την υπηρεσία) που προσφέρει όσο το δυνατόν πιο εξειδικευμένο, ξεχωριστό και γι' αυτό το λόγο ανταγωνιστικό. Ακολουθώντας μια περισσότερο αναλυτική προσέγγιση, η διαφοροποίηση του προϊόντος εμφανίζεται από τότε που η πληροφόρηση που δίνεται από τους παραγωγούς, συνήθως διαμέσου της διαφήμισης, είναι σε μεγάλο βαθμό εξειδικευμένη

³⁵ Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών" ο.π.σελ. 12

στο ξεχωριστό προϊόν και αλήθεια ή ψέμματα, οι καταναλωτές πείθονται ότι υπάρχουν πραγματικές διαφορές ανάμεσα στα διατιθέμενα προϊόντα³⁶.

Η διαφοροποίηση κάτω από συγκεκριμένες καταστάσεις μπορεί να διαχωριστεί σε οριζόντια διαφοροποίηση, κάθετη διαφοροποίηση και σε υπόδειγμα γενικής υποκατάστασης. Κριτήρια γι' αυτό το διαχωρισμό είναι:

- α) αν το προϊόν είναι διαιρετό ή όχι
- β) αν τα χαρακτηριστικά που μας ενδιαφέρουν είναι ένα, δύο ή πολλά³⁷.

Ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ακτοπλοΐας είναι το αδιαίρετο της προσφερόμενης υπηρεσίας³⁸ αυτό το βασικό στοιχείο αποκλείει εφαρμογή του υποδείγματος της γενικής υποκατάστασης (που προϋποθέτει την ύπαρξη διαιρετών προϊόντων). Αρα θα διερευνήσουμε τώρα τον αριθμό των χαρακτηριστικών που διαφοροποιούν οριζόντια ή κάθετα την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Υπάρχει ένα βασικό χαρακτηριστικό που διαχωρίζει, διαφοροποιεί οριζόντια την προσφερόμενη ακτοπλοϊκή υπηρεσία. Αυτό είναι το συγκεκριμένο δρομολόγιο, το ζευγάρι των γεωγραφικών σημείων που συνδέονται. Το ταξίδι ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΟΔΟΣ είναι διαφορετικό από το ταξίδι ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ, πρώτα απ' όλα διότι ενώνει διαφορετικούς τόπους. Αρα είναι σαφές ότι υπάρχει διαφοροποίηση με βάση ένα χαρακτηριστικό και μάλιστα με βάση την τοποθεσία. Από αυτό συνάγεται εύκολα ότι πρόκειται για οριζόντια διαφοροποίηση.

Η αρχή των μοντέλων οριζόντιας διαφοροποίησης βασίζεται στην ανάλυση της γεωγραφικής τοποθέτησης³⁹ και στη δημιουργία τοπικών

³⁶ N.J. Ireland, "Product-Differentiation and Non-Price Competition", Basil Blackwell Ltd, Oxford, 1987, σελ.2

³⁷ N.J. Ireland, "Product-Differentiation" οπ.π. σελ. 17-19.

³⁸ Όπως έχει ήδη αναλυθεί στο Κεφάλαιο 4.

³⁹ Η ανάλυση της γεωγραφικής τοποθέτησης βασίζεται στην εργασία του H. Hotelling Stability in Competition, "Economic Journal", 39, 1929 σελ. 41-57 και όπως αυτή επεκτάθηκε με τις εργασίες των A. Lerner, H. Singer "Some notes on duopoly and spatial competition", "Journal of Political Economy", 87, 1937 σελ. 1328-1346 και C. D'Aspermont,

μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων⁴⁰, στοιχεία τα οποία εντοπίζονται ευκρινώς στην "Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών".

Ενα ακόμη σημείο θα πρέπει να τονισθεί. Επειδή η τοποθέτηση μιας υπηρεσίας πολύ κοντά σε μια ήδη λειτουργούσα θα οδηγήσει σε "αντιγραφή" της προϋπάρχουσας, άρα σε απώλεια της διαφορετικότητας (ιδιαιτερότητας) αυτό συνήθως προστατεύεται με εμπόδια που τίθενται από την Κυβέρνηση ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση ⁴¹. Και αυτή η προϋπόθεση επαληθεύεται στην αγορά που μελετάμε με την ύπαρξη της Αδειας Σκοπιμότητας η οποία χορηγείται για συγκεκριμένη γραμμή και όχι γενικά για την είσοδο στην Ακτοπλοϊκή Αγορά. Άρα η υπηρεσία που προσφέρεται από τις Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι οριζόντια διαφοροποιημένη.

Αν τώρα εμβαθύνουμε σε κάθε τοπική αγορά ξεχωριστά θα εντοπίσουμε κάθετη διαφοροποίηση, η οποία στηρίζεται στην κατάταξη-αξιολόγηση των στοιχείων της προσφερόμενης ποιότητας υπηρεσίας εκ μέρους του επιβάτη-χρήστη. Γενικά, αυτή είναι μια κατάσταση που υφίσταται σ'όλες τις αγορές του τομέα των μεταφορών επιβατών. Κάθε επιχείρηση προσπαθεί να κάνει την υπηρεσία που προσφέρει να ξεχωρίζει σαν ιδιαίτερη και εξειδικευμένη σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της τοπικής ζήτησης. Η υπηρεσία σίγουρα δεν είναι όμοια έτσι ώστε ο χρήστης να μπορεί να διακρίνει την υπηρεσία της μιας επιχείρησης από της άλλης.

Οι τρόποι μέσω των οποίων οι επιβατικές επιχειρήσεις προσπαθούν να διαφοροποιήσουν την παρεχόμενη απ'αυτές υπηρεσία είναι:

1) **Το προγράμμα αφίξεων και αναχωρήσεων**, τέτοιο που να κάνει την υπηρεσία τους να φαίνεται διαφορετική από αυτή των ανταγωνιστών τους. Σ'αυτό το σημείο θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι

J.Jaskold Cabszewicz και J.F. Thisse, "On Hotelling's stability in competition *Econometrica*", 47, 1979 σελ. 1145-50.

⁴⁰ Βλ. M.L.Greenhut, H. Ohta, "Theory of Spatial Pricing and Market Areas", Duke University Press, Durham, N.C., 1975 και D.R. Capozza, R.Van Order, A generalised model of spatial competition, "American Economic Review", 65, 1978, σελ. 896-908.

⁴¹ Βλ. N.J. Ireland, "Product Differentiation", οπ.π. σελ. 34.

αυτός ο τρόπος δεν επιβεβαιώνεται στην Ελληνική Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Ιδιαίτερα στο παρελθόν συνέβαινε το ακριβώς αντίθετο, δηλαδή οι συναναχωρήσεις ήταν καθεστώς. Αλλά και στην παρούσα κατάσταση παρατηρούμε ότι πλοία που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή αναχωρούν από το λιμάνι αφετηρίας με διαφορά 15', άρα πρόκειται για σχεδόν συναναχώρηση. Αυτό το γεγονός οφείλεται σε ατελή γνώση της αγοράς εκ μέρους των παραγωγών και σε ανεπαρκή ρύθμιση εκ μέρους του Κράτους. Η πρακτική του "όποιος προλάβει" οδηγεί σε καταστροφικό ανταγωνισμό αλλά και σε κυκλοφοριακή συμφόρηση στο λιμάνι⁴². Ένα επιπλέον στοιχείο που συνηγορεί σ'αυτόν τον καταστροφικό ανταγωνισμό είναι η κοινή αντιμετώπιση, σε ότι αφορά τα δρομολόγια όλων των πλοίων της γραμμής. Δεν υπάρχει διαχωρισμός με βάση το χαρακτηριστικό του κάθε πλοίου (ηλικία, ταχύτητα, συνέπεια στην τήρηση των δρομολογίων), παρ' ότι αυτό προβλέπεται από το νόμο. Έτσι βασικό στοιχείο του ανταγωνισμού γίνεται ο χρόνος της αναχώρησης ή της άφιξης και σε κάποιες περιπτώσεις και η διάρκεια του ταξιδιού.

2) ο εξοπλισμός και η κατάσταση του εξοπλισμού.

Τα πλοία και η κατάσταση των πλοίων αποτελούν σίγουρα στοιχείο διαφοροποίησης που συναντάται στην Αγορά Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Είναι κοινά παραδεκτό ότι τα τελευταία χρόνια η κατάσταση του στόλου έχει βελτιωθεί με δρομολογήσεις σύγχρονων και αρτιότερα εξοπλισμένων πλοίων. Σε κάποιες γραμμές εξακολουθούν να κινούνται πλοία των οποίων η κατάσταση είναι αισθητά κατώτερη των υπολοίπων, αυτό οφείλεται στους στόχους των ιδιοκτητών-εταιρειών σε συνάρτηση με τις συνθήκες που δρα η συγκεκριμένη τοπική αγορά (π.χ. άγονες γραμμές) αλλά και στην κοινή αντιμετώπιση όλων των πλοίων εκ μέρους του YEN (π.χ. ενιαία τιμή).

Πρωτοποριακό ρόλο στη βελτίωση του στόλου και στην επακόλουθη ανύψωση του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας έπαιξαν οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης. Το παράδειγμα τους ακολούθησαν και κάποιες από τις

⁴²Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Trasportation" σπ.π. 93.

δυναμικές ολιγομετοχικές εταιρείες. Το πλοίο και η κατάσταση του συναρτάται και με την ταχύτητα και με την άνεση και με την ασφάλεια δηλαδή με βασικά στοιχεία της ποιότητας υπηρεσίας, είναι το σημείο όπου εντοπίζεται ο "υγιής" ανταγωνισμός μεταφορικών υπηρεσιών. Αρα αρχικά η επιλογή του πλωτού υλικού και επόμενα η κατάσταση που αυτό παρουσιάζει και η "φήμη" που το ακολουθεί χαρακτηρίζει τη θέση του πλοιοκτήτη του στην συγκεκριμένη αγορά δηλαδή τον διαφοροποιεί .

3) η κατά το δυνατόν σωστή συμπεριφορά του προσωπικού. Έχουμε ήδη αναφερθεί στο Κεφάλαιο της Προσφοράς για τις ιδιαίτερες απαιτήσεις των επιβατικών μεταφορών, όσον αφορά το προσωπικό (εκπαίδευση, συνέπεια, ιδιόμορφο καθεστώς χρονικής απασχόλησης). Το στοιχείο όμως που αποτελεί κομβικό σημείο είναι η συμπεριφορά προς τον επιβάτη, ο τρόπος αντιμετώπισης του ταξιδιώτη, τόσο από τους υπαλλήλους των διοικητικών υπηρεσιών ή το κεντρικού πρακτορείου όσο και από το πλήρωμα του πλοίου. Η υπεύθυνη αλλά και συνεπής εργασία καθώς και η φιλική προς τον επιβάτη συμπεριφορά (στάση) είναι αποτέλεσμα κάποιων συγκεκριμένων συνθηκών⁴³.

Γενικά η επίδοση των εργαζομένων συνδέεται με την ικανότητα και την παρακίνηση⁴⁴. Η επίδοση μάλιστα είναι το γινόμενο της παρακίνησης και της ικανότητας άρα αν έχουν υψηλές τιμές τότε έχουμε πολλή καλή επίδοση. Η ικανότητα πέρα από τα υποκειμενικά στοιχεία που εμπεριέχει πιστεύουμε ότι σαφώς καθορίζεται από τη γνώση που κατέχει ο εργαζόμενος. Η γνώση προκαλεί την αναγκαία εξειδίκευση αλλά και

⁴³ Βλ. Χ.Κ. Κανελλόπουλου, "Οργανωτική Θεωρία", Ευρωτύπ Α.Ε. Αθήνα, 1985, σελ. 107-135.

⁴⁴ Ο Vroom προτείνει την εξής σχέση : Επίδοση = f (ικανότητα x παρακίνηση). Βλ. H. Vroom, "Work Motivation", John Wiley & Sons, Inc, New York, 1964. Με τον όρο παρακίνηση εννοείται η παρώθηση των ανθρώπων σε πράξεις για την επίτευξη επιθυμητών σκοπών. Εκτός όμως από αυτόν τον κλασσικό ορισμό που βλέπει την παρακίνηση σαν αποτέλεσμα εξωτερικών επιδράσεων υπάρχει και η εσωτερική διάσταση που συναρτάται με το αποτέλεσμα των εξωτερικών επιδράσεων στις πεποιθήσεις στις αξίες και στις διαθέσεις του ατόμου.

αγάπη για το αντικείμενο της εργασίας⁴⁵.

Η σπουδαιότητα αυτού του παράγοντα έχει γίνει κατανοητή από κάποιες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις γι' αυτό προχώρησαν σε προγράμματα ενδοεπιχειρησιακής εκπαίδευσης, που χρηματοδοτήθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος από την ΕΕ και τον ΟΑΕΔ. Θα πρέπει να αναγνωρισθεί η δυσκολία διεξαγωγής τέτοιων εκπαιδευτικών προγραμμάτων εξ' αιτίας της διασποράς του προσωπικού (διοικητικές υπηρεσίες, πλοίο)⁴⁶. Τα αποτελέσματα αυτών των προγραμμάτων ήταν θετικά και η συμμετοχή και ανταπόκριση των εργαζομένων πολύ ικανοποιητική⁴⁷.

Οι πιο πολλοί θεωρητικοί της παρακίνησης συμφωνούν ότι η αξία της αμοιβής είναι μεγάλη. Θα πρέπει να υπάρχει αμφιμονοσήμαντη αντιστοιχία ανάμεσα στη συμπεριφορά και στις αμοιβές⁴⁸. Στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να διευκρινίσουμε ότι "συστέλουμε" την έννοια της συμπεριφοράς του εργαζόμενου και αναφερόμαστε μόνο στο μέρος εκείνο που σχετίζεται με τις σχέσεις με τον πελάτη-επιβάτη, αλλά πιστεύουμε ότι αυτό το κομμάτι αποτελεί τον κορμό της δραστηριότητας των εργαζομένων σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Αρα η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη των οικονομικών προσδοκιών των εργαζομένων και

⁴⁵ Erich Fromm, "Η τέχνη της αγάπης", εκδ. Μπουκουμάνης, Αθήνα 1971.

⁴⁶ Η εταιρεία Ρεθυμνιακή Ναυτιλιακή & Τουριστική Α.Ε. πραγματοποίησε το 1991 Ειδικό Πρόγραμμα επιμορφωσης του προσωπικού. Με την ευκαιρία μάλιστα της ολοκλήρωσης του προγράμματος διοργάνωσε μια ημερίδα με θέμα: "ο ανθρώπινος παράγοντας στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας" το Δεκέμβριο του 1991. Κατά τη διάρκεια της ημερίδας κρίθηκε ιδιαίτερα θετικό το αποτέλεσμα του επιμορφωτικού προγράμματος και μάλιστα ανακοινώθηκε η απόφαση για πραγματοποίηση ανάλογα προγράμματος για το 1992.

⁴⁷ Θεωρούμε σκόπιμο να τονίσουμε ότι στην ημερίδα που προαναφέραμε οι επιμορφωτές τόνισαν ιδιαίτερα την ένθερμη συμμετοχή του πληρώματος σε μαθήματα που δόθηκαν "εν πλώ". Ένα από τα μαθήματα που έγιναν στο πλοίο ήταν η εκμάθηση των αναγκαίων στοιχείων της Αγγλικής γλώσσας. Αν αυτό συναρτηθεί και με το μεγάλο αριθμό των τουριστών που διακινούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές, φθάνουμε εύκολα στο συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο πλήρωμα είναι σε θέση να προσφέρει σαφώς διαφοροποιημένη αλλά και σωστή υπηρεσία.

⁴⁸ Βλ. Χ.Κ. Κανελλόπουλου, "Οργανωτική Θεωρία" ο.π. σελ.134.

η προσφορά primes ή bonus οδηγούν σε καλύτερη συμπεριφορά, κατάσταση που διαφοροποιεί θετικά το παραγόμενο έργο.

Οι επιθυμητές οικονομικές απολαβές όμως δεν αρκούν αν δεν συνοδεύονται και από αίσθημα ασφάλειας. Θα διαστέλλουμε την έννοια της ασφάλειας τόσο στο περιβάλλον και τις συνθήκες εργασίας όσο και στο κατά το δυνατόν σταθερό καθεστώς απασχόλησης. Νομίζουμε ότι δεν είναι δυνατόν το μέλος του πληρώματος ενός "επικίνδυνου" από άποψη ασφάλειας πλοίου να είναι φιλικό και χαμογελαστό προς τον επιβάτη, το ίδιο συμβαίνει και με τον εργαζόμενο ο οποίος φοβάται ότι είναι πιθανόν αύριο να χάσει τη δουλειά του. Πρέπει εδώ βέβαια να σημειώσουμε ότι το ισχύον Νομικό πλαίσιο εξασφαλίζει και στα δύο αυτά σημεία τον εργαζόμενο. Όμως πέραν των κανόνων του θεσμικού πλαισίου πιστεύουμε ότι η εταιρεία που επιδιώκει τον "άριστη" συμπεριφορά των εργαζομένων πρέπει να έχει ιδιαίτερη πολιτική που να στοχεύει στην καλλιέργεια κλίματος ασφάλειας.

Οι ίδιοι οι εργαζόμενοι στις ακτοπλοϊκές εταιρείες και συγκεκριμένα τα πληρώματα των πλοίων, προσθέτουν ένα ακόμα θέμα. Αυτό είναι του ωραρίου, της ανάπαυσης και του προγραμματισμού του χρόνου τέλεσης των δρομολογίων εκ μέρους του Υπουργείου⁴⁹.

Τέλος πρέπει να αναφέρουμε και κάποιες πρακτικές εκ μέρους της Διοίκησης που αποδεδειγμένα συντελούν στην παρακίνηση των εργαζομένων:

Η συμμετοχή των εργαζομένων⁵⁰ στον ορισμό των στόχων της

⁴⁹ Επιστολή της Πανελληνίας Ενωσης Ναυτών Ε.Ν. (Π.Ε.Ν.Ε.Ν) προς την διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.) με προτάσεις για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου της Ακτοπλοΐας, προειμένου να εξετασθούν και να προωθηθούν προς συζήτηση στην ΓΕΑΣ (Φεβρουάριος 1993). Σ'αυτό το κείμενο, η ΠΕΝΕΝ μεταξύ άλλων προτείνει: "Στον καθορισμό των δρομολογίων να προβλεφθεί επαρκής χρόνος για την ανάπαυση των ναυτικών αλλά και για την καθαριότητα των πλοίων".

⁵⁰ Η αποτελεσματικότητα της συμμετοχής, με τις οποιαδήποτε μορφές αυτή μπορεί να πάρει, έχει κριθεί θετική τόσο για τη διαχείριση όσο και για την ατομική ολοκλήρωση του εργαζομένου. Βλ. Λ. Νικολάου, "Νέοι Θεσμοί στις Εργασιακές Σχέσεις", εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1987.

επιχείρησης, η αναγνώριση του παρεχόμενου έργου και ο έπαινος, η προώθηση με βάση την αξιοκρατία.

Το τελικό συμπέρασμα είναι ότι η διαφοροποίηση σε σχέση με τη συμπεριφορά του προσωπικού απαιτεί ένα πλέγμα παράλληλων δραστηριοτήτων εκ μέρους της Διοίκησης των εταιρειών και των εργαζομένων. Στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών η εμπειρία μας⁵¹ λέει ότι υπάρχουν διαφορές στην αντιμετώπιση των επιβατών από το προσωπικό. Η διάκριση ανάμεσα στις δρώσες εταιρείες ακολουθεί και σ'αυτόν τον τομέα τον κανόνα που έχουμε ήδη αναφέρει δηλαδή εκσυγχρονισμένες εταιρείες με προσωπικό που έχει καλύτερη συμπεριφορά προς τον επιβάτη και σε παραδοσιακές εταιρείες που δεν έχει δοθεί η απαραίτητη βαρύτητα στο θέμα της συμπεριφοράς του προσωπικού.

4) Τα προσφερόμενα γεύματα ποτά ή διασκέδαση.

Αυτός ο τρόπος της διαφοροποίησης κυρίως εφαρμόζεται στα ταξίδια μεγάλης διάρκειας και στις κρουαζιέρες⁵². Για τα ταξίδια σχετικά σύντομης διάρκειας οι ανάγκες διατροφής και διασκέδασης καλύπτονται κυρίως από snack-bars⁵³. Η ποιότητα των παρεχόμενων γευμάτων εξαρτάται από την ικανότητα του προσωπικού αλλά και από την πολιτική της εταιρείας όσον αφορά τις προμήθειες τροφίμων. Σημαντικό ρόλο στην ικανοποίηση του επιβάτη παίζουν και οι χώροι ενδιαίτησης (αν χαρακτηρίζονται από καθαριότητα, άνεση κλιματισμό, καλό φωτισμό, σωστή διακόσμηση). Αρα η ικανοποίηση του επιβάτη και κατ'επέκταση το θετικό αποτέλεσμα της "σύγκρισης" (όπου αυτή είναι δυνατή λόγω της δραστηριοποίησης περισσότερων της μιας εταιρείας) είναι συνάρτηση της

⁵¹ από προσωπικές συναντήσεις αλλά και από άρθρα στον τύπο και στα περιοδικά.

⁵² Βλ. Knut V. Kloster jr., "The economics of the cruise market", Norwegian Shipping News, no. 10, 1978 σελ. 8.

⁵³ Αυτό βέβαια εξαρτάται από το χρονικό διάστημα της ημέρας στο οποίο εκτελείται το ταξίδι, άλλες οι ανάγκες ενός ημερήσιου πρωινού ταξιδιού και άλλες οι ανάγκες ενός νυκτερινού πλου.

ικανότητας του προσωπικού, της πολιτικής προμηθειών τροφίμων και του εξοπλισμού του πλοίου. Η ικανότητα του προσωπικού εξαρτάται από την επιλογή κατάλληλων προσώπων και την περαιτέρω εκπαίδευση που μπορεί να τύχουν⁵⁴.

Το θέμα των προμηθειών εκτός από την επιλογή εφοδιστή που θα ανταποκρίνεται στη στάθμη των γευμάτων που επιθυμεί η εταιρεία, υπάρχει η περίπτωση απ'ευθείας δραστηριότητας της εταιρείας με συνεννόηση με παραγωγούς ή εισαγωγές ούτως ώστε να επιτευχθούν οικονομίες λόγω καθετοποίησης της παραγωγής⁵⁵ όμως αυτό απαιτεί εξειδικευμένο προσωπικό στις Διοικητικές υπηρεσίες άρα αύξηση του σταθερού κόστους, η οποία φαίνεται να είναι δυσανάλογη προς το τελικό αποτέλεσμα ιδιαίτερα για τις εταιρείες με μικρό αριθμό πλοίων. Διαφορετικό αποτέλεσμα θα προέκυπτε, αν δημιουργείτο μια κοινοπραξία ή ένας συνεταιρισμός ακτοπλοϊκών εταιρειών για το θέμα των προμηθειών. Αυτό όμως προς το παρόν δεν φαίνεται εφικτό κυρίως λόγω της νοοτροπίας που επικρατεί. Μια λύση, που έχει περιορισμένη εφαρμογή, είναι η προσφορά εδεσμάτων από εταιρείες παραγωγής τροφίμων ή ειδών ζαχαροπλαστικής οι οποίες έχουν ήδη εδραιωμένη φήμη στον κλάδο των τροφίμων. Αυτή η λύση πιστεύουμε ότι συντελεί όντως στη δημιουργία θετικής εντύπωσης στον επιβάτη, και σ' αυτό συμβάλει το καλό "όνομα" των προϊόντων που προσφέρονται.

Εκτός όμως από τη διατροφή υπάρχει και το θέμα της προσφοράς εναλλακτικών καταστάσεων για την απασχόληση του επιβάτη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού⁵⁶. Αυτό το ρόλο παίζουν τα bars, οι συσκευές τηλεόρασης ή video στους χώρους συγκέντρωσης επιβατών, οι αίθουσες

⁵⁴ Σαν παράδειγμα αναφέρουμε ότι η εταιρεία "Ρεθύμνιακή" μετακπαίδευσε το σύνολο του ξενοδοχειακού προσωπικού της σε κεντρικό ξενοδοχείο.

⁵⁵ Βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", ο.π. σελ 115.

⁵⁶ Σε προσωπική συνάντηση με τον πλοιοκτήτη κ. Γεράσιμο Στρίντζη μας ειπώθηκε ότι στο συγκεκριμένο θέμα η άποψή του είναι ότι ο επιβάτης πρέπει να έχει πολλές εναλλακτικές δυνατότητες, τόσες ώστε να καλύπτουν ίσως περισσότερο από το χρόνο ταξιδιού.

με ηλεκτρονικά παιχνίδια, οι αίθουσες προβολής κινηματογραφικών ταινιών, οι discotheques, οι πισίνες. Είναι φανερό ότι και αυτό το στοιχείο συναρτάται με τον εξοπλισμό του πλοίου και με την ικανότητα του προσωπικού. Η έκταση δε που θα πάρει η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών συν εχίζεται απολύτως με τη γραμμή στην οποία κάθε πλοίο είναι δρομολογημένο, π.χ. η ύπαρξη χώρου discotheque είναι μάλλον παράλογη σε ένα πλοίο που πραγματοποιεί ημερήσια μικρής σχετικά διάρκειας ταξίδια, το αντίθετο συμβαίνει για ένα σκάφος που εκτελεί νυχτερινούς πλόες μακράς ακτοπλοΐας.

Θα καταλήξουμε με τη διαπίστωση ότι σαφώς υπάρχει διαφορά στην προσφερόμενη από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ενδίαίτηση και διασκέδαση. Αυτή η διαφορά είναι αναμενόμενη όταν πρόκειται για διαφορετικές γραμμές και οφειλόμενη σε διαφορετική αντίληψη όταν συμβαίνει στα πλαίσια της ίδιας γραμμής ή άλλης που έχει παρόμοια χαρακτηριστικά. Τέλος πιστεύουμε ότι με την παρουσίαση των τρόπων ποιοτικής διαφοροποίησης αποδεικνύεται η κάθετη διαφοροποίηση της παρεχόμενης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας.

Αρα στην Ελληνική Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, εντοπίσαμε σαφέστατη οριζόντια και κάθετη διαφοροποίηση.

6.3.2.6 Τα εμπόδια εισόδου στην Αγορά νέων παραγωγών-νέων χρηστών.

Η δυνατότητα εισόδου ανταγωνιστών είναι ο βασικός περιορισμός της μονοπωλιακής δύναμης⁵⁷ σε μια οικονομία αγοράς. Ετυμολογικά, το πρωταρχικό χαρακτηριστικό του μονοπωλίου, είναι η παρουσία ενός μόνο πωλητή ενός διαφοροποιημένου προϊόντος, αλλά το ίδιο μπορεί να συμβεί

⁵⁷ Το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ προσδιόρισε την μονοπωλιακή δύναμη στην Sherman Act το 1946 ως "η δύναμη να ανεβάζεις τις τιμές ή να αποκλείεις τον ανταγωνισμό, όταν αυτό είναι επιθυμητό". Αλλά ο A.Kahn , "Economics of Regulation" οπ.π. σελίδα 116 (II) παρατηρεί ότι αυτές οι δύο συνθήκες δεν είναι εναλλακτικές, η πρώτη μακροχρονίως εξαρτάται από τη δεύτερη.

και σε μια αγορά που δρουν λίγοι ή ενεργούν κατόπιν συμφωνίας. Αλλά το πόσο καιρό ο μονοπωλητής ή οι oligοπωλητές θα παράγουν κάτω από αυτές τις συνθήκες εξαρτάται από το ύψος των εμποδίων ("του τείχους") που περιβάλλουν την αγορά.

Τα εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων σε μια αγορά μπορούν να ομαδοποιηθούν βασικά σε δύο κατηγορίες: τα οικονομικά εμπόδια και τα θεσμικά εμπόδια. Ο πρωτοπόρος στη μελέτη αυτού του αντικειμένου J.S.Bain⁵⁸, διαπιστώνει την παρουσία τεσσάρων στοιχείων της δομής της αγοράς που προσδιορίζουν τη δυνατότητα των υπάρχουσών επιχειρήσεων να αποτρέψουν τη διάβρωση των κερδών τους εκ μέρους νεοεισερχόμενων ανταγωνιστών:

- 1) απαιτούμενα κεφάλαια
- 2) οικονομίες κλίμακος
- 3) διαφορές κόστους
- 4) διαφοροποίηση προϊόντος

Θα διερευνήσουμε την παρουσία αυτών των εμποδίων στην αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών :

1) απαιτούμενα κεφάλαια.

Εχουμε ήδη προσδιορίσει στο κεφάλαιο της Προσφοράς και κυρίως στο κεφάλαιο του Κόστους, ότι το κόστος απόκτησης ενός ακτοπλοϊκού είναι ιδιαίτερα ψηλό, συγκρινόμενο τόσο με την αξία φορτηγών πλοίων όσο και με άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες της ξηράς. Για να γίνει αυτό περισσότερο φανερό θα αναφερθούμε σε χρηματικά ποσά. Το κόστος της απόκτησης του μοναδικού νεότευκτου και του μεγαλύτερου ακτοπλοϊκού σκάφους του "Ελ. Βενιζέλος" ανήλθε στα 32.000.000.000 δραχμές!!!⁵⁹ Βέβαια αυτό το ποσόν αποτελεί τιμή ρεκόρ για τα ελληνικά

⁵⁸ Βλ. S.Bain, "Barriers to New Competition", Harvard University Press, Cambridge, MA, 1956

⁵⁹ Τιμή αγοράς ημιτελούς σκάφους από τα Πολωνικά Ναυπηγεία του Gdansk και μετασκευές στο Πέραμα.

δεδομένα αλλά και πολύ ψηλή τιμή για τα παγκόσμια πράγματα. Οι τιμές άλλων σκαφών κινούνται από 600.000.000 δραχμές έως 3.000.000.000⁶⁰. Το ποσόν της επένδυσης εξαρτάται από τον τόπο του αγοραζόμενου πλοίου, την χωρητικότητα, την ηλικία, την έκταση των πραγματοποιούμενων μετασκευών και τις τιμές μεταχειρισμένων επιβατικών πλοίων που επικρατούν παγκόσμια.

Θεωρούμε αναγκαίο να επαναλάβουμε⁶¹ τον αμετάκλητο χαρακτήρα αυτής της επένδυσης. Δηλαδή τον περιορισμένο αριθμό εναλλακτικών χρήσεων του αποκτηθέντος πλοίου. Η αγορά των επιβατικών σκαφών είναι και περιορισμένη παγκόσμια αλλά και τοπικά ιδιόμορφη. Αρα ένα σκάφος που ανταποκρίνεται στις ελληνικές ανάγκες (ιδιαίτερα μετά από μετασκευές) δεν διατηρεί τη μεγάλη αξία που ήδη αναφέραμε, και για άλλες τοπικές αγορές, ή δεν ανταποκρίνεται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά. Αν δε τις προαπαιτούμενες υψηλές δαπάνες κεφαλαίων τις συνδυάσουμε με τη δεδομένη και αποδεδειγμένη εποχικότητα που εμφανίζει η κίνηση επιβατών καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων σε σχέση και με τον βαθμό απασχόλησης και απόδοσης των κεφαλαίων αποτελούν σαφώς εμπόδιο για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτή η κατάσταση επιτείνεται και από τις συνθήκες που επικρατούν στη χρηματοδότηση (ψηλά επιτόκια δανεισμού, δάνεια σε συνάλλαγμα ενώ τα έσοδα είναι σε δραχμές).

2) Οικονομίες κλίμακος.

Υφίστανται δύο διαφορετικές πηγές οικονομιών κλίμακος⁶² στο πλοίο και στην επιχείρηση.

⁶⁰ Στοιχεία από πίνακα Αγοραπωλησιών των Ναυτικών Χρονικών τ. Ιανουαρίου 1993.

⁶¹ οπ.π. Κεφάλαιο Προσφοράς

⁶² οπ.π. Κεφάλαιο για το Κόστος παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

- α) Η αύξηση του αριθμού των μεταφερομένων με το πλοίο επιβατών οδηγεί σε μείωση του κατά επιβάτη κόστους του πλοίου
- β) Τα διοικητικά έξοδα (διοικητικοί, marketing, διαφήμιση) ανά επιβάτη μειώνονται καθώς αυξάνεται ο αριθμός των εισιτηρίων.

Από τις δύο αυτές καταστάσεις είναι φανερή η προνομιακή θέση του ήδη συμμετέχοντος στην αγορά από αυτήν του νεοεισερχόμενου.

Πρέπει όμως να διευκρινίσουμε ότι οι οικονομίες κλίμακος μπορεί να επιδεινώσουν τη θέση του νεοεισερχόμενου αλλά το στοιχείο που ορθώνει το εμπόδιο είναι τα απαιτούμενα κεφάλαια και ο δεσμευτικός χαρακτήρας της επένδυσης⁶³ (αυτό που στην αγγλική αποκαλείται sunk cost) όπως είδαμε στο κεφάλαιο της Προσφοράς-

3) Διαφορές κόστους.

Εκτός από το αρχικό κόστος της επένδυσης, η επιχείρηση που δεν μετέχει ήδη στην αγορά θα πρέπει να προβεί σε ενέργειες που σχετίζονται με τη γνωστοποίηση των υπηρεσιών που παρέχει⁶⁴, με την διαφήμιση, την οργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών και των σημείων πώλησης εισιτηρίων με τις επαφές με τους πράκτορες. Όλα αυτά απαιτούν δαπάνες, τις οποίες δεν υφίστανται οι δρώσες επιχειρήσεις και σαφώς προκαλούν διαφορές κόστους μεταξύ των υπαρχουσών εταιρειών και των νεοεισερχομένων⁶⁵.

⁶³ Βλ. W.J. Baumol and R.D. Willig, Fixed Cost, Sunk Cost, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly, "Quarterly Journal of Economics", 95, August 1981, σελ. 405-431.

⁶⁴ Βλ. Harold Demsetz, "Why Regulate Utilities?" Journal of Law and Economics, XI, April 1968, σελ. 55-65

⁶⁵ Αυτές τις διαφορές κόστους ο John Sutton τις ονομάζει endogenous sunk costs, (ενδογενές "αμετάκλητο" κόστος) γιατί δημιουργούνται πριν την πραγματοποίηση του τελικού σταδίου του έργου και οφείλονται σε εσωτερικά (ενδογενή) χαρακτηριστικά της αγοράς. Σαν κυριώτερα τέτοια δαπάνη αναφέρει τη διαφήμιση. Βλ. John Sutton, "Sunk costs and Market structure", MIT Press, MA, 1991, σελ. 46.

4) Διαφοροποίηση προϊόντος

Εχουμε ήδη διαπιστώσει την ύπαρξη κάθετης και οριζόντιας διαφοροποίησης της παρεχόμενης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας. Δεν πιστεύουμε όμως ότι αυτή αναγκαστικά δημιουργεί εμπόδια στην είσοδο νέων επιχειρήσεων⁶⁶.

Η διαφοροποίηση (νέες δρομολογιακές συνδέσεις, ή βελτιωμένη ποιότητα υπηρεσίας) μπορεί να επιφέρει μονοπωλιακά κέρδη όμως αυτά θα λειτουργήσουν και σαν κίνητρο για νέες βελτιώσεις της παρεχόμενης υπηρεσίας. Επιπλέον η δυνατότητα παροχής διαφορετικής υπηρεσίας στην πραγματικότητα διευκολύνει την είσοδο, καθότι ο εισερχόμενος έχει τη δυνατότητα να κάνει τη δική του υπηρεσία διακριτή. Ο νεοεισερχόμενος είναι δυνατόν να ανταγωνιστεί τον προϋπάρχοντα προσφέροντας εκσυγχρονισμένο εξοπλισμό, βελτιώσεις στην ταχύτητα και την ασφάλεια. Είναι θέμα στρατηγικής της νέας επιχείρησης η προσφορά παρόμοιας ή εντελώς διαφορετικής ακτοπλοϊκής υπηρεσίας από αυτή του ήδη ενεργούντος.

Με την εξέταση του ρόλου της διαφοροποίησης τελείωσε η εξέταση των οικονομικών εμποδίων για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά. Όμως εμπόδια ένταξης στην αγορά τίθενται και από το κράτος. Αυτά είναι κυρίως θεσμικά, έχοντας και οικονομική πλευρά, και έχουν τη μορφή αδειών εισόδου. Πρέπει να τονίσουμε ότι ενώ τα οικονομικού χαρακτήρα εμπόδια είναι δυνατόν να ξεπεραστούν π.χ. με εκσυγχρονισμό της παραγωγής και μείωση του κόστους ή με συγκέντρωση κεφαλαίου μέσω πολυμετοχικών εταιρειών, τα θεσμικά εμπόδια είναι απόλυτα⁶⁷. Η θεωρητική βάση της εφαρμογής του θεσμού των αδειών είναι ότι το κράτος παρέχει αυτό το προστατευόμενο προνόμιο στους εξυπηρετούντες για λόγους

⁶⁶ Βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", οπ.π. σελ 41-42

⁶⁷ Βλ. G.J. Stigler, "The Organisation of Industry", Irwin, Homewood, Illinois, 1968.

δημοσίου συμφέροντος⁶⁸. Μερικοί από αυτούς τους λόγους είναι : η διατήρηση κανονικών δρομολογίων και κατά τις περιόδους χαμηλής ζήτησης (αντισταθμιστική) ή η εξυπηρέτηση μη κερδοφόρων γραμμών ή η εξασφάλιση των κινδύνων για τη διατήρηση παλαιών γραμμών.

Τελικά και μόνον ο περιορισμός του αριθμού των επιχειρήσεων είναι πιθανόν να δώσει σε κάθε μια από αυτές τις επιχειρήσεις, ισχυρό κίνητρο να ασχοληθούν με την μακροπρόθεσμη πλευρά της επικερδούς αύξησης των δραστηριοτήτων τους και να καλλιεργήσει την καλή πίστη εκ μέρους του χρήστη, η οποία υπονομεύεται από την παροχή φτωχής ποιότητας υπηρεσίας. Εκτός όμως από τους κοινωνικούς λόγους θα πρέπει να προσθέσουμε και οικονομικά στοιχεία που συνηγορούν στην κατά μια έννοια "προστασία" των ευρισκομένων εντός της αγοράς. Έχει ήδη διαπιστωθεί η παρουσία ψηλού " αμετάκλητου" κόστους (sunk cost) που σχετίζεται κυρίως με το ύψος της αρχικής επένδυσης. Η απάντηση της αγοράς στο "αμετάκλητο" κόστος και στους επακόλουθους κινδύνους είναι τα μακροχρόνια συμβόλαια⁶⁹. Την έννοια αυτού του μακροχρόνιου συμβολαίου έχει η λήψη της αδείας και η επακόλουθη προστασία. Αυτό το "μακροχρόνιο συμβόλαιο" διαμοιράζει τους κινδύνους και επιτρέπει την αύξηση του απασχολουμένου κεφαλαίου. Οι όροι αυτής της μορφής των εμμέσων συμβολαίων, δεν περιγράφονται πλήρως από το υπόδειγμα της ισορροπίας της αγοράς αλλά η εφαρμογή τους είναι και ζήτημα διαπραγματεύσεων.

Στην ελληνική αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υπάρχει σαφώς θεσμικό εμπόδιο εισόδου. Αυτό έχει τη μορφή της "αδείας σκοπιμότητας" της επένδυσης⁷⁰ και με αυτή την ξεκάθαρη μορφή ισχύει από το 1976 και είναι αποτέλεσμα των πιέσεων των πλοιοκτητών ακτοπλοϊκών πλοίων με σκοπό την αποφυγή του καταστροφικού ανταγωνισμού. Η άδεια σκοπιμότητας δίνεται

⁶⁸ Βλ. A.E. Kahn, "The Economics of Regulation : Principles and Institutions", οπ.π.

⁶⁹ Βλ. D.F Spulber, "The Economics of Regulation", οπ.π. σελ 43.

⁷⁰ Νόμος 684/76

σε ένα πολύ αρχικό στάδιο της επένδυσης, αλλά αφού έχει εντοπιστεί το πλοίο και η επιθυμούμενη γραμμή αλλά δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία. Έτσι λοιπόν κάθε νέα είσοδος εξαρτάται πλήρως από τον έλεγχο του κράτους και μάλιστα από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος έχει τον τελευταίο λόγο μέσω της υπογραφής του.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει⁷¹ ο νόμος έχει θεσμοθετήσει και μια επιτροπή, την γνωμοδοτική επιτροπή ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) οι αποφάσεις της οποίας όμως δε δεσμεύουν του Υπουργού. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι κάποιες φορές λόγοι πολιτικής επιρροής, έχουν σαν αποτέλεσμα την δυσανάλογη επέκταση της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και την παρουσία εντόνου ανταγωνισμού ανάμεσα στους υπάρχοντες πλοιοκτήτες και τους νεοεισερχομένους. Παρόλες τις προσπάθειες των πλοιοκτητών να αποκτήσουν δύναμη η ΓΕΑΣ, παρέμεινε από το 1976 υπό τον έλεγχο του κάθε φορά αρμόδιου Υπουργού. Είναι ερώτημα αν οι θέσεις των πλοιοκτητών είχαν περισσότερο αποφασιστικό ρόλο, αν ένα μέρος της αβεβαιότητας που εξακολουθεί να επικρατεί στον κλάδο να είχε αρθεί.

Η οικονομική πλευρά των θεσμικών εμποδίων είναι τα παράβολα που καταβάλλονται υποχρεωτικά μαζί με την αίτηση για άδεια σκοπιμότητας και δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητα ποσά. Αυτά προβλέπονται από το Νόμο 1914/90 που αναφέρει

- α. Παράβολο υπέρ του Δημοσίου με βάση την μεταφορική επιβατική ικανότητα (100.000 δρχ μέχρι 300 επιβάτες, 200.000 δρχ από 301 μέχρι 1.000 επιβάτες, 500.000 δρχ πάνω από 1001 επιβάτες).
- β. Εισφορά υπέρ του ΝΑΤ (ο αριθμός των επιβατών x 5.000 και για δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία, ο αριθμός των επιβατών x 20.000). Με την υποβολή της αίτησης κατατίθεται το μιστό του καθενός ποσού με την μορφή εγγυητικής επιστολής τράπεζας. Το υπόλοιπο ποσόν καταβάλλεται με την

⁷¹ Βλ. Κεφάλαιο 2, "Θεσμικό Πλαίσιο της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών"

έγκριση της χορήγησης της Αδειας Σκοπιμότητας. Σε περίπτωση απόρριψης η εγγυητική επιστολή επιστρέφεται. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ένα πλοίο 6.500 κ.ο.χ. που μεταφέρει 1400 επιβάτες θα πρέπει να καταβάλει 7.500.000 δρχ (500.000 δρχ παράβολο υπέρ Δημοσίου και 7.000.000 εισφορά υπέρ NAT). Αφού δε ολοκληρωθεί θετικά η διαδικασία της χορήγησης της αδειας σκοπιμότητας και πριν την έναρξη της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών το πλοίο επιθεωρείται για θέματα ασφαλείας, ναυσιπλοΐας, σωστικών μέσων, ρύπανσης και άλλων που καθορίζονται από το IMO (International Maritime Organisation). Αυτές οι επιθεωρήσεις και τα σχετικά πιστοποιητικά που εκδίδονται, απαιτούν και την καταβολή ανάλογων τελών⁷².

Αρα και οι δαπάνες που συνοδεύουν τα θεσμικά εμπόδια⁷³ εισόδου αποτελούν κατά ένα τρόπο, μέσον περιορισμού της ζήτησης για ένταξη στην αγορά. Αυτό συνέβη στην περίπτωση της ελληνικής αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτή η διαπίστωση προκύπτει αν συγκρίνουμε τον αριθμό των αιτήσεων για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας πριν το 1990 και μετά την ισχύ του νόμου που προέβλεπε παράβολο υπέρ του δημοσίου και εισφορά υπέρ του NAT. Η διαφορά είναι εντυπωσιακή, τώρα κατατίθενται πολύ λιγώτερες αιτήσεις⁷⁴. Πρέπει βέβαια να διευκρινίσουμε ότι πριν το

⁷² Τα παράβολα αυτά έχουν εξειδικευθεί στη σύγχρονη νομοθεσία από το Π.Δ. 310/1991. Για να έχουμε μια ένδειξη του ύψους του χρηματικού ποσού, επιλέξαμε ένα συγκεκριμένο πλοίο 11000 κ.ο.χ. και βρήκαμε ότι με βάση τα ισχύοντα, θα έπρεπε να καταβάλει περίπου 284.000 δρχ.

⁷³ Αυτές τις δαπάνες ο John Sutton τις αποκαλεί εξωγενές αμετάκλητο κόστος (exogenous sunk cost), καταβάλλονται αμετάκλητα πριν την έναρξη της παραγωγής και οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες σε σχέση προς την Αγορά. Βλ. John Sutton, "Sunk Costs and Market Structure", MIT Press, MA, 1991, σελ. 46.

⁷⁴ Αυτό το συμπέρασμα προέκυψε από τα στοιχεία του YEN, όπως αυτά μεταφέρθηκαν μέσω συνεντεύξεων των στελεχών της Διεύθυνσης Θαλασσιών Μεταφορών του Υπουργείου.

κόστος ήταν πάρα πολύ χαμηλό.

Τελικά αβίαστα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η είσοδος επιχειρήσεων στην αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι δύσκολη και οφείλει να υπερπηδήσει σοβαρά οικονομικά και θεσμικά εμπόδια.

Για την περίπτωση εμποδίων εισόδου νέων χρηστών της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας (επιβατών), θα πρέπει να πούμε ότι γενικώς δεν υπάρχουν εμπόδια, εκτός αν πρόκειται για υπεράριθμους επιβάτες σε περιόδους αιχμής (π.χ. δεκαπενταύγουστος) οπότε η μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου έχει καλυφθεί (πρωτόκολο επιβατών του πλοίου). Επίσης θεωρητικά υπάρχει πρόστιμο 20% της τιμής του εισιτηρίου σε όσους δεν έχουν προμηθευτεί εισιτήριο προ της επιβίβασής τους στο πλοίο.

Με τη μικρή αναφορά στα εμπόδια εισόδου των χρηστών ολοκληρώσαμε την αναφορά μας στα εμπόδια εισόδου στην Ακτοπλοϊκή Αγορά.

6.3.2.7. Η κινητικότητα που εμφανίζει η αγορά.

Μια αγορά για την οποία διαπιστώσαμε τόσο ψηλά εμπόδια, είναι αναμενόμενο να παρουσιάζει μικρή κινητικότητα. Λόγω της αδειας σκοπιμότητας, η οποία δίνει τη δυνατότητα ενεργοποίησης σε μια συγκεκριμένη γραμμή, η κινητικότητα που εμφανίζεται είναι ελάχιστη και αυτή μπορεί να πάρει τη μορφή επέκτασης μιας ήδη υπάρχουσας γραμμής⁷⁵ ή την αγορά πλοίου που έχει ήδη πάρει Αδεια Σκοπιμότητας⁷⁶.

Στο θέμα της κινητικότητας θα πρέπει να επισημάνουμε ένα ενδιαφέρον σημείο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια. Κατά το παρελθόν

⁷⁵ η οποία και πάλι εξετάζεται και αποφασίζεται από το ΥΕΝ, και συγκεκριμένα από την Γ.Ε.Α.Σ..

⁷⁶ Όπως συνέβη με τα πλοία της "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΑΕ" τα οποία μετά την χρεωκοπία της εκτέθηκαν σε πλειστηριασμό ή πρόσφατα (Ιανουάριος 1993) με την αγοραπωλησία του πλοίου ROMILDA ανάμεσα σε εταιρείες που ήδη κινούνται στις γραμμές των Κυκλάδων (G.A. Ferries και Ventouris Sun Lines)

οι αιτήσεις προσωρινής ή μόνιμης αποδρομολόγησης ήταν μηδαμινές⁷⁷, όμως την τελευταία διετία μετά την έναρξη του εμφυλίου πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία) ο αριθμός τους έχει σχετικά αυξηθεί. Λόγω της αυξημένης κίνησης που παρουσιάζει η γραμμή Ιταλίας-Ελλάδος αρκετές ακτοπλοϊκές εταιρείες κινούνται προς αυτή την αγορά αποδρομολογώντας έστω και προσωρινά, πλοία που εκτελούν πλόες στις γραμμές εσωτερικού⁷⁸. Αρα στο πρόσφατο παρελθόν τα στοιχεία μας δείχνουν ότι κατά κάποιο τρόπο αυξήθηκε η κινητικότητα, όχι τόσο εντός της αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (με τις προσωρινές αποδρομολογήσεις) αλλά μεταξύ αυτής της αγοράς και της αγοράς διεθνών γραμμών μικρών αποστάσεων και συγκεκριμένα της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας.

Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι η κινητικότητα είναι μονομερής μόνο εκ μέρους των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις ελληνικές γραμμές. Γιατί εκτός των εταιρειών που κινούνται και στις δύο αγορές, οι ελληνικές εταιρείες που παραδοσιακά εξυπηρετούν τη γραμμή της Ιταλίας δεν μπορούν να εισχωρήσουν τόσο εύκολα στην ελληνική εθνική αγορά κυρίως λόγω των θεσμικών εμποδίων που υφίστανται (δεδομένου ότι οικονομικά εμπόδια μάλλον δεν υπάρχουν αφού ήδη έχουν στην κατοχή τους σκάφη και διαθέτουν και διοικητική οργάνωση).

6.3.2.8. Η διαιρετότητα των παραγωγικών συντελεστών.

Η διαιρετότητα ή όχι των παραγωγικών συντελεστών που απασχολούνται στην αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι ένα χαρακτηριστικό που ήδη έχουμε διερευνήσει, στο κεφάλαιο της προσφοράς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Όπως και σε ολόκληρο τον τομέα των

⁷⁷ Βάσει πληροφοριών που δόθηκαν από στελέχη του YEN.

⁷⁸ Συνεδρίαση Γ.Ε.Α.Σ. (Μάρτιος 1993), αίτηση προσωρινής αποδρομολόγησης του Ε/Γ-Ο/Γ "Ροδάνθη" Στο πρόσφατο παρελθόν αυτό έχει συμβεί και με άλλα πλοία, όπως π.χ. και το μοναδικό νεότευκτο πλοίο της Ακτοπλοΐας το "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" και άλλα πλοία της ANEK των Μινωϊκών Γραμμών και άλλων εταιρειών.

μεταφορών, διαπιστώσαμε το "αδιαίρετο" της προσφοράς. Ένα ακτοπλοϊκό σκάφος είναι υποχρεωμένο να επιστρέψει στο λιμάνι αφετηρία από το τελευταίο λιμάνι του δρομολογίου του, ακόμη και χωρίς κανέναν επιβάτη και μάλιστα συγκεκριμένη ώρα. Αυτό έχει συνέπειες στη διαμόρφωση του κόστους παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (μέσω του συνδεδεμένου κόστους, που ήδη αναφέραμε στο Κεφάλαιο του Κόστους). Επίσης η προσφερόμενη χωρητικότητα δεν μπορεί να "αποθηκευτεί" σε περιόδους χαμηλής κίνησης και να παρασχεθεί σε στιγμές μεγάλης ζήτησης. Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των επιβατικών μεταφορών που συναντάται και με την μη διαιρετότητα είναι το εξής: η μονάδα της προσφοράς (ένα ακτοπλοϊκό ταξίδι και η μεταφορική δυνατότητα που αυτό παρέχει) είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τη μονάδα της ζήτησης (η μεταφορά ενός επιβάτη από το σημείο Α στο σημείο Β). Αυτό το στοιχείο δημιουργεί δυσκολίες κατά την τιμολόγηση των επιβατικών μεταφορών. Όλα τα στοιχεία επιβεβαιώνουν τη θέση της μη διαιρετότητας των παραγωγικών Συντελεστών στην Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

6.3.2.9. Ο βαθμός πρόβλεψης που κατέχουν οι παραγωγοί.

Η δυνατότητα πρόβλεψης συναρτάται με τη γνώση της αγοράς και με την εμπειρία. Για τη γνώση που διαθέτουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουμε ήδη αναφερθεί εκτενώς στο εδάφιο 6.3.2.3. όπου τελικά καταλήξαμε στο συμπέρασμα της ατελούς γνώσης. Η έλλειψη επαρκούς γνώσης σχετίζεται και με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιβατών (οικονομικά, δημογραφικά, γεωγραφικά και οικονομικά) αλλά και με τα ποσοτικά δεδομένα της ζήτησης.

Η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών είναι ιδιαίτερα εξαρτημένη από τη ζήτηση. Κατά πόσον όμως οι επιχειρήσεις μπορούν να προβλέψουν τη ζήτηση. Γενικώς, μια απλή στατιστική επεξεργασία των δεδομένων της κίνησης δείχνει αυξητικές τάσεις, όμως πόσο προβλέψιμες μπορούν να είναι εξωγενείς επιδράσεις στη ζήτηση (τοπικές ταραχές, πόλεμοι, καιρικά φαινόμενα), φάνηκε με την τουρκική εισβολή στην Κύπρο το 1974, τα

αποτελέσματα της "ταξιδιωτικής οδηγίας" του Προέδρου των ΗΠΑ την περίοδο 1982-1983 και ο εμφύλιος στη γειτονική Γιουγκοσλαβία. Αρα αν συνδυάσουμε την έντονη εποχικότητα, με την καθοριστική επίδραση εξωγενών παραγόντων πολλές φορές απρόβλεπτων, και την ατελή γνώση, προκύπτει ένα δομικό στοιχείο της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, η αβεβαιότητα. Η αβεβαιότητα γεννά ανασφάλεια η οποία για να αρθεί επιδιώκει καθεστώς εξασφάλισης. Αυτό το καθεστώς της εξασφάλισης αναζητήθηκε κυρίως μέσα από το θεσμικό πλαίσιο και πρέπει να σημειώσουμε ότι σε ένα βαθμό επιτεύχθηκε.

Ομως παράλληλα με τη θεσμική εξασφάλιση θα έπρεπε να υπάρχει δραστηριότητα και για την διακρίβωση των χαρακτηριστικών της ζήτησης και την κατά το δυνατόν πρόβλεψη της είτε αμέσως μέσω συνεντεύξεων, ερωτηματολογίων, ερευνών δομής είτε εμμέσως με την ολοκληρωμένη επεξεργασία των αναγκαίων στατιστικών στοιχείων⁷⁹. Αντί αυτού οι περισσότερες εταιρείες στηρίζονται στην συσσωρευμένη εμπειρία τους. Αυτή που αφορά κυρίως τη γνώση των λειτουργιών του "περιβάλλοντος" της Ακτοπλοΐας και όχι στη μετεξέλιξη της εμπειρίας σε βαθειά γνώση της δομής της Αγοράς, γεγονός που θα αποτελούσε ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα των νεωτέρων εταιρειών.

Αρα καταλήγουμε στην διαπίστωση ότι ο βαθμός πρόβλεψης εκ μέρους των παραγωγών της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών είναι μάλλον χαμηλός και αυτό οφείλεται σε ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες. Ομως θα πρέπει και πάλι να διευκρινίσουμε ότι το ύψος του βαθμού της πρόβλεψης δεν είναι κοινό για όλες τις εταιρείες και σ'αυτό το σημείο υφίσταται η διάκριση ανάμεσα στις παραδοσιακές και στις εκσυγχρονισμένες εταιρείες και στη διαφορετική ποσότητα της γνώσης που αυτές κατέχουν, επομένως διαφέρει και η κατά ένα μέρος εξαρτημένη ικανότητα πρόβλεψης.

6.3.2.10. Οι συνθήκες που χαρακτηρίζουν το κόστος παραγωγής.

⁷⁹ Βλ. E.J. Douglas , "Managerial Economics", οπ.π. σελ. 156-184.

Η ανάλυση των στοιχείων του κόστους παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών⁸⁰ μας οδηγούν σε συγκεκριμένα συμπεράσματα:

- α) ψηλό και σχεδόν αμετάκλητο αρχικό κόστος
- β) ψηλό σταθερό κόστος, σαν ποσοστό του συνολικού κόστους
- γ) χαμηλό μεταβλητό κόστος, σαν ποσοστό του συνολικού κόστους
- δ) σταθερό οριακό κόστος
- ε) παρουσία κοινού κόστους
- στ) παρουσία συνδεδεμένου κόστους

6.3.3. Συμπεράσματα της ανάλυσης της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Η ανάλυση των χαρακτηριστικών της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών κατέληξε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα, η χρήση των οποίων μας επιτρέπει σαφώς να εντοπίσουμε τη μορφή της Αγοράς. Αυτά τα συμπεράσματα μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- α) Μικρός αριθμός αλληλοεξαρτούμενων επιχειρήσεων
- β) Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών
- γ) Ατελής γνώση της Αγοράς εκ μέρους όλων των εμπλεκομένων (επιχειρήσεων, εργαζομένων, επιβατών και κράτους).
- δ) Σκοποί των επιχειρήσεων είναι η πραγματοποίηση κερδών μακροχρονίως και η διατήρηση ενός σίγουρου μεριδίου στην Αγορά, ο σκοπός των επιβατών είναι η μετακίνησή τους ανάμεσα σε διάφορα γεωγραφικά σημεία για διάφορους λόγους και με μια ποιότητα υπηρεσίας που θα καλύπτει τις απαιτήσεις τους και τέλος ο σκοπός του κράτους, μέσω της ρυθμιστικής πολιτικής είναι η προστασία του κοινωνικού συνόλου, η προώθηση της συγκεκριμένης μεταφορικής βιομηχανίας και η βελτιστοποίηση του μεταφορικού

⁸⁰ Στο Κεφάλαιο 5.

συστήματος.

- ε) Διαφοροποιημένη προσφερόμενη υπηρεσία.
- στ) Σοβαρότατα θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου
- ζ) Μικρή κινητικότητα των επιχειρήσεων
- η) Αδαιρέτο της προσφοράς
- θ) Μη δυνατότητα σίγουρης πρόβλεψης
- ι) Ψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό κόστος, σχεδόν σταθερό οριακό κόστος.

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν μας οδηγούν στο τελικό συμπέρασμα ότι η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών είναι συνολικά εξεταζόμενη, ένα διαφοροποιημένο oligopώλιο. Η παρουσία oligopωλίων στις Αγορές Δρομολογούμενων Πλοίων (lines) με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που διαπιστώσαμε, επιβεβαιώνεται από τη θεωρία της Ναυτιλιακής Οικονομίας⁸¹ ειδικά για το χώρο της μεταφοράς επιβατών. Βέβαια το στοιχείο που δεν παρουσιάζεται στην ελληνική περίπτωση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων είναι η οργάνωση διασκέψεων (conferences), οι οποίες συναντώνται στη Διεθνή Αγορά Επιβατηγών Υπηρεσιών, κυρίως στην Αγορά Κρουαζιερόπλοιων και λιγώτερο την Αγορά Διεθνών Επιβατηγών Υπηρεσιών⁸².

⁸¹ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομία", εκδ. Αφοι Ι. Λιοντή, Πειραιάς, 1959, σελ. 89.

⁸² Παράδειγμα τέτοιας Διάσκεψης ήταν η Atlantic Conference που δέσποσε στη μεταφορά επιβατών από τη Μεσόγειο και τη Δυτ.Ευρώπη προς τις ΗΠΑ και τον Καναδά. Σ'αυτή συμμετέχουν τριάντα ναυτιλιακές επιχειρήσεις (εκ των οποίων δύο Ελληνικές) με περίπου εξήντα υπερωκεάνεια. Η Atlantic Conference ιδρύθηκε το 1908 και υπήρξε αποτέλεσμα "πολέμου ναύλων" (rate war). Η Atlantic Conference καθόριζε τα ισχύοντα ελάχιστα όρια ναύλων επιβατών ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου (προσφερόμενη πολυτέλεια και ανέσεις), την ταχύτητα και την ηλικία του, καθόριζε επίσης και τα ποσοστά αμοιβής των πρακτόρων των πλοίων. Για να αποφευχθεί δε ο ανταγωνισμός ως προς την πορεία που ακολουθείται κατά την εκτέλεση του δρομολογίου, η Conference καθόριζε και την πορεία που έπρεπε να ακολουθηθεί ανάλογα με την εποχή του χρόνου. Πρβλ Ελ. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομία", ο.π. σελ.90.

6.4. Στοιχεία Θεωρίας Ολιγοπωλίου

6.4.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Με δεδομένο ότι καταλήξαμε στη διαπίστωση ότι η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών είναι ένα διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο, θεωρούμε αναγκαίο να αναφερθούμε στα βασικά σημεία της Θεωρίας του Ολιγοπωλίου⁸³. Πιστεύουμε ότι αυτό είναι αναγκαίο για να εμβαθύνουμε στη συγκεκριμένη Αγορά.

Δεν υπάρχει μια γενική θεωρία Ολιγοπωλίου, η οποία να διατυπώνει τις γενικές αρχές και τα αξιώματα που θα καλύπτουν όλες τις μορφές του Ολιγοπωλίου. Αυτό οφείλεται στο ότι υπεισέρχεται ο προσωπικός παράγοντας στη λήψη αποφάσεων του Ολιγοπωλητή και η υποκειμενική του αντίληψη ως προς τις αντιδράσεις των ανταγωνιστών του. Στην περίπτωση αυτή η αντίδραση κάθε ολιγοπωλητή μπορεί να διαφέρει γιατί εξαρτάται από τη δυνατότητα του να προβλέψει τις αντιδράσεις των αντιπάλων του. Κάθε ολιγοπωλητής επομένως αποτελεί μια ξεχωριστή περίπτωση, που δε μπορεί να γενικευτεί σε μια θεωρία. Με δεδομένες αυτές τις δυσκολίες, η οικονομική Θεωρία αναλύει ορισμένα υποδείγματα, τα οποία σκοπεύουν να περιγράψουν ορισμένες κλασσικές μορφές Ολιγοπωλίου. Αυτά τα υποδείγματα μπορούν να μας χρησιμεύσουν σαν "οδηγός". Η κατάταξη των διαφόρων μορφών του ολιγοπωλίου στηρίζεται σε δύο βασικά κριτήρια.

- α) Το βαθμό ανταγωνισμού που υπάρχει μεταξύ των πωλητών**
- β) Το βαθμό διαφοροποίησης που υπάρχει μεταξύ των προϊόντων.**

⁸³ Βλ. Θ. Γκαμαλέτσος, "Θεωρητική Οικονομική", τόμος Β', σπ.π. σελ 138

Με βάση αυτά τα κριτήρια, καταλήγουμε σε ποικίλες μορφές ολιγοπωλίου, ο επικρατέστερος διαχωρισμός τους είναι ο εξής:

- 1) **Αμιγές "μη διαφοροποιημένο" ολιγοπώλιο.**
- 2) **Διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο.**

Το βασικό στοιχείο αυτής της διάκρισης είναι η ομοιογένεια ή όχι των προϊόντων που πωλούν οι ολιγοπωλητές. Στο αμιγές ολιγοπώλιο το προϊόν που πωλείται θεωρείται ότι είναι ομοιογενές, ενώ το αντίθετο συμβαίνει στο διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο. Τα διάφορα θεωρητικά υποδείγματα που έχουν αναπτυχθεί κατατάσσονται στις δύο αυτές μορφές. Έτσι τα υποδείγματα του Cournot, της Συνεργασίας ή Cartel, της Επιχείρησης - Ηγέτη ή του Stackelberg, της κεκαμμένης καμπύλης Ζήτησης και της Θεωρίας των Παιγνίων υπάγονται στο αμιγές ολιγοπώλιο. Για το διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο, δεν έχουμε υποδείγματα ακόμα, αλλά γενική θεωρία.

6.4.2. Διαφοροποιημένο Ολιγοπώλιο .

Στα υποδείγματα του αμιγούς ολιγοπωλίου υποτίθεται η ομοιογένεια του προϊόντος και διερευνούμε τις επιπτώσεις της συνεργασίας ή μη των ανταγωνιστών-ολιγοπωλητών όσον αφορά την τιμή και την ποσότητα ισορροπίας. Στην περίπτωση του διαφοροποιημένου ολιγοπωλίου η βαρύτητα δίνεται στην διαφοροποίηση του προϊόντος. Αποφεύγεται έτσι ο ανταγωνισμός δια μέσου των τιμών ο οποίος είναι συνήθως επικίνδυνος για τους ολιγοπωλητές και προτιμώνται άλλα μέσα ανταγωνισμού με σκοπό τη διεύρυνση της Αγοράς άρα και την αύξηση των κερδών. Ο αντικειμενικός σκοπός είναι πώς θα διαφοροποιηθεί το προϊόν σε σχέση με τα υποκατάστατα προϊόντα των ανταγωνιστών. Η προσπάθεια επικεντρώνεται στη δημιουργία της άποψης στον αγοραστή ότι το προϊόν του ενός, είναι διαφορετικό (και καλύτερο) από εκείνο των ανταγωνιστών του. Η διαφοροποίηση του προϊόντος ενός ολιγοπωλητή έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας χωριστής Αγοράς, όπου δεχόμαστε ότι η ζήτηση του προϊόντος του είναι λιγότερο ελαστική.

Σε πολλές περιπτώσεις η διαφοροποίηση δεν έχει σκοπό μόνο την

αλλαγή της κλίσης της καμπύλης της ζήτησης (ώστε να γίνει λιγότερο ελαστική) αλλά και την προς τα δεξιά μετατόπισή της, καθότι ένας από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της καμπύλης ζήτησης είναι οι προτιμήσεις των καταναλωτών. Ο σπουδαιότερος τρόπος μέσω του οποίου μπορεί να "εμφανισθεί" η διαφοροποίηση ή η ομοιότητα είναι η διαφήμιση με την οποία όχι μόνο εκτείνεται η ύπαρξη των δεδομένων προτιμήσεων αλλά δημιουργούνται και νέες. Θα μπορούσαμε να διακρίνουμε δύο μορφές διαφήμισης :

- α) αυτήν που έχει σκοπό να πληροφορήσει και να περιγράψει τα προϊόντα όπως είναι και
- β) αυτήν που έχει σκοπό να πείσει και να παρουσιάζει τα προϊόντα καλύτερα ή διαφορετικά από ότι είναι στην πραγματικότητα⁸⁴.

Βέβαια πρέπει να σημειώσουμε ότι η "παραπλανητική" διαφήμιση μπορεί να αποβεί μακροχρόνια επιζήμια δεδομένου ότι οδηγεί σε απώλεια πίστης. Από την άλλη πλευρά όμως, οι πωλήσεις που προκαλούνται ακόμη και από "παραπλανητική" διαφήμιση μπορούν να οδηγήσουν σε περισσότερες πωλήσεις λόγω του φαινομένου του "συρμού" (όταν οι καταναλωτές "αντιγράφουν" τις καταναλωτικές συνήθειες άλλων καταναλωτών)⁸⁵. Βέβαια ένα τέτοιο δυναμικό αποτέλεσμα δημιουργεί το πρόβλημα της διατήρησης της φήμης που αποκτήθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο. Η διαφήμιση αρκετές φορές είναι αποτέλεσμα και των δημοσίων σχέσεων που ασκούν οι επιχειρήσεις προς διάφορες επαγγελματικές ομάδες (π.χ. πράκτορες, προμηθευτές, διανομείς) ή κοινωνικές ομάδες (π.χ. φοιτητές, αθλητικά σωματεία, δημοσιογράφους). Απόρροια αυτών των σχέσεων είναι η έμμεση

⁸⁴ Βλ. N.J. Ireland, "Product Differentiation and Non-Price Competition", οπ.π. σελ. 122.

⁸⁵ Ιδιαίτερα όταν αυτοί είναι "καθοδηγητές της κοινής γνώμης" όπως αποκαλούνται αυτοί που δημιουργούν καταναλωτικό πρότυπο.

διαφήμιση⁸⁶, η εμφάνιση της οποίας δεν είναι τυχαία, αλλά επακόλουθο εξόδων που δαπανήθηκαν για την ανάπτυξη των δημοσίων σχέσεων⁸⁷. Άλλοι τρόποι προώθησης της διαφοροποίησης είναι η ποιοτική αλλαγή και βέβαια η αποτελεσματικότητα των πωλητών και των υπαλλήλων προωθητών.

6.5. Η δομή της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

6.5.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Η μέχρι αυτού του σημείου μελέτη της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών πιστεύουμε ότι θα ήταν ατελής αν δεν προεκτείνουμε την εμπάθυνση μας στα δύο σημεία που επιτάσει η Θεωρία του Ολιγοπωλίου:

- α) τον ανταγωνισμό μεταξύ των παραγωγών
- β) την υφιστάμενη διαφοροποίηση

6.5.2. Ο ανταγωνισμός των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Πιστεύουμε ότι για να "αποκαλύψουμε" τον υπάρχοντα ανταγωνισμό χρειάζεται να ανατρέξουμε στο πρόσφατο παρελθόν και στις ρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν από το Κράτος Ρυθμιστή. Κομβικό σημείο για την σημερινή μορφή της Αγοράς είναι η εφαρμογή του Π.Δ. 684/1976, που επιβάλλει την Άδεια Σκοπιμότητας, για την είσοδο ενός σκάφους στην Ακτοπλοία. Η γέννηση αυτού του Νομοθετήματος οφείλεται, στην υπερπροσφορά πλοίων, η οποία παρατηρήθηκε σαν συνέπεια της πολιτικής έκδοσης άρθρων "συνηγοριών"⁸⁸ εκ μέρους της Δικτατορίας (1967-

⁸⁶ Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας έμμεσης διαφήμισης είναι η κάλυψη προϊόντων ή δραστηριοτήτων επιχειρήσεων εκτός διαφημιστικού χρόνου ή χώρου Μέσων Μαζικής Επικοινωνίας (π.χ. στο χώρο ή στο χρόνο ειδησεογραφικών δελτίων)

⁸⁷ Βλ. J.W. Friedman, "Origology Theory", Cambridge University Press, 1983, σελ. 137

⁸⁸ Η Συνηγορία του Υπουργού αφορούσε την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων από ημεδαπά πιστωτικά ιδρύματα ή οργανισμούς ή την συναλλαγματική διευκόλυνση προς τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες και προβλεπόταν από ΒΔ του 1965

1974) και στον επακόλουθο κίνδυνο να υπάρξει καταστροφικός ανταγωνισμός. Η απαίτηση Αδείας Σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση νέων σκαφών δεν αφορούσε τα ήδη υπάρχοντα. Με αυτόν το θεσμό προσφερόταν σιγουριά στους ήδη ευρισκόμενους εντός της Αγοράς και ταυτόχρονα έμπαινε ένα σημαντικότερο εμπόδιο για τους επιθυμούντες να εισέλθουν στην Αγορά. Με τον τρόπο αυτό ο Νομοθέτης δημιούργησε ένα άτυπο Cartel με ξεχωριστά μερίδια στην Αγορά, το οποίο όμως δεν ελέγχει την Αγορά, δεδομένου ότι ο έλεγχος εισόδου παραμένει αποκλειστικά στα χέρια του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Η συγκεκριμένη θεσμική επιλογή δεν αποτελεί ελληνική καινοτομία αλλά είναι μια κατάσταση που έχει παρατηρηθεί και παλαιότερα και σε άλλες χώρες (π.χ. ΗΠΑ)⁸⁹ στο χώρο των επιβατικών μεταφορών γενικώτερα.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η αποδοχή των προϋπαρχόντων έγινε χωρίς κανένα κριτήριο παρ'όλη την αναγνωρισμένη υπερ-προσφορά. Ο εντοπισμός όμως αυτού του ιστορικού άτυπου Cartel δεν αρκεί προκειμένου να ανιχνεύσουμε τον υπάρχοντα ανταγωνισμό, πρέπει να επεκταθούμε σε δύο ακόμη στοιχεία : την ύπαρξη κοινού ναυτολογίου και τη γεωγραφική κατάτμηση της Αγοράς.

Η ύπαρξη έξωθεν καθορισμένης κοινής τιμής μας οδηγεί προφανώς στον εκτός τιμής ανταγωνισμό⁹⁰ και όπως έχουμε ήδη αναφέρει πρόκειται για ανταγωνισμό που αναφέρεται στα στοιχεία της ποιότητας υπηρεσίας, τον ποιοτικό ανταγωνισμό. Ακριβώς σ' αυτό το σημείο μπορούμε να εντοπίσουμε το "πεδίο μάχης" των ανταγωνιζόμενων μεταφορέων. Στο χώρο των επιβατικών μεταφορών γενικά ο ποιοτικός ανταγωνισμός υφίσταται κυρίως στην προσφορά σύγχρονου και ελκυστικού εξοπλισμού και στη συχνότητα των δρομολογίων αλλά και στην άνεση, το κατάλληλο

⁸⁹ Βλ. M. T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation" οπ.π. σελ 113-116 όπου αναφέρονται σε ένα "Grand Father Clause", προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα του τι να κάνουμε τους ήδη υπάρχοντες μεταφορείς.

⁹⁰ αυτόν που στην αγγλική αποκαλείται non- price competition

προσωπικό, τη διοίκηση⁹¹. Όλα αυτά τα στοιχεία του ποιοτικού ανταγωνισμού δεν επιβεβαιώνονται απολύτως στην Ελληνική Αγορά Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Τα πλοία που εκτελούν ακτοπλοϊκά ταξείδια δεν είναι βέβαια νεότευκτα αλλά έχουν υποστεί ευρείες μετασκευές και αρκετά από αυτά, παρ'όλη την σχετικά μεγάλη ηλικία τους είναι ιδιαίτερα ελκυστικά στον επιβάτη. Όμως δεδομένου ότι οι δρομολογήσεις των πλοίων εκ μέρους του ΥΕΝ δε γίνονται με βάση τα χαρακτηριστικά των πλοίων αλλά σύμφωνα με τις προτιμήσεις των ήδη εκτελούντων τα δρομολόγια, η βαρύτητα αυτού του παράγοντα δηλαδή του ποιοτικού ανταγωνισμού μικραίνει χωρίς βέβαια να μηδενίζεται.

Η συχνότητα των δρομολογίων, ο αριθμός των ημερησίων ή εβδομαδιαίων δρομολογίων δεν αποτελεί αυτό καθαυτό, βασικό στοιχείο ποιοτικού ανταγωνισμού, εκτός από τις περιόδους ψηλής ζήτησης (αιχμή της κίνησης). Σ'αυτές τις περιπτώσεις πραγματοποιούν, κατόπιν έγκρισης από το ΥΕΝ, τα αποκαλούμενα express-ταξείδια, σε συγκεκριμένα σημεία έντονης, κυρίως τουριστικής ζήτησης. Η έλλειψη ανταγωνισμού όσον αφορά τη συχνότητα εξηγείται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ζήτησης (εποχικότητα και όχι ανάλογα κατατμημένη κίνηση) τα χαρακτηριστικά και τον αριθμό των πλοίων (σχετικά μεγάλη προσφερόμενη χωρητικότητα)⁹². Αλλωστε και στις άλλες βιομηχανίες μεταφοράς επιβατών όπου η συχνότητα αποτέλεσε το κυρίαρχο στοιχείο ποιοτικού ανταγωνισμού, μάλλον αρνητικά

⁹¹ Βλ. R.Caves, "Air Transportation and its Regulations", Harvard University Press, Cambridge, 1962, σ.333-348

⁹² "η μέση ετήσια μέγιστη πληρότητα επιβατών για τον σύνολο των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων, μειώθηκε κατά 3% μεταξύ 1988 και 1990 (από 55% σε 52%). Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στη μείωση της πληρότητας σε πλοία δρομολογημένα σε μέσες αποστάσεις. Η αιτία της εξέλιξης αυτής εντοπίζεται στη μεγαλύτερη αύξηση των δρομολογίων έναντι της αύξησης των επιβατών". Βλ. ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα : Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών λειτουργίας", Αθήνα, 1992, σελ. 16

αποτελέσματα είχε, ιδιαίτερα για τις μικρού μεγέθους επιχειρήσεις⁹³.

Το κυρίαρχο σημείο που χαρακτηρίζει τον ποιοτικό ανταγωνισμό μεταξύ των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι το χρονικό σημείο της ημέρας που πραγματοποιείται το δρομολόγιο ή η ημέρα της εβδομάδας. Σ' αυτό το θέμα οι επιχειρήσεις προσπαθούν να ταυτισθούν με τις κατεστημένες καταναλωτικές συνήθειες και τις δεδομένες προτιμήσεις των καταναλωτών. Εδώ όμως ο αγώνας είναι άνισος, γιατί αυτοί που επί σειράν ετών, εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη γραμμή, έχουν προβάδισμα άρα οι νεοεισερχόμενοι πρέπει σε άλλα στοιχεία να στραφούν ή να "αποκαλύψουν" κάποιες νέες τάσεις στις προτιμήσεις των επιβατών ή αν δεν υπάρχουν να τις "δημιουργήσουν".

Βέβαια πολλές φορές, σε ώρες που είναι "πολύ επιθυμητές" το Υπουργείο "υποχωρεί", και έτσι παρατηρείται αναχώρηση πλοίων για τον ίδιο προορισμό με ένα τέταρτο της ώρας (15') διαφορά, οπότε πρόκειται πλέον για συναχώρηση, με τα αρνητικά αποτελέσματα που επί δεκαετίες έχουμε παρατηρήσει στην ακτοπλοΐα, καθότι μπορεί να οδηγήσει σε υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας, στοιχείο καταστροφικού ανταγωνισμού.

Το στοιχείο που έπεται είναι η χρονική διάρκεια του ταξιδιού. Ο ανταγωνισμός για συντομώτερο ταξίδι έχει βέβαια άρρηκτη σχέση με την ταχύτητα του πλοίου και βέβαια με την επακόλουθη κατανάλωση καυσίμων άρα και με το κόστος. Γι' αυτούς τους λόγους αυτός ο "αγώνας δρόμου" πραγματοποιείται μόνο στις περιόδους ευφορίας (καλοκαιρινή περίοδος), όταν η κατά το δυνατόν μικρότερη διάρκεια του ταξιδιού καλύπτει και τις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού, συντελεί στη δημιουργία καλής φήμης για τον μεταφορέα και πολλές φορές οδηγεί στην κάλυψη μεγαλύτερου μέρους της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου εξαιτίας της ενωρίτερης άφιξης στο λιμάνι προορισμού άρα και της επιβίβασης όλων των αναμενόντων εκεί

⁹³ Ιδιαίτερα αυτό παρατηρήθηκε στις αεροπορικές μεταφορές από την Απορρύθμιση (deregulation). Βλ. G.E. Samuels, "Airlines Deregulation : his effects and the competitive environment", International Journal of Transport Economics, Vol. XVIII No 2, Ιούνιος 1990.

επιβατών.

Ένα τελευταίο στοιχείο ανταγωνισμού όχι όμως ποιοτικού ανταγωνισμού είναι η προσπάθεια "δημιουργίας" νέων γραμμών με σκοπό την τοπική σύνδεση νησιών με υψηλή κίνηση αλλά και την προσέγγιση με αυτόν τόν "πλάγιο" τρόπο σε νησιά που κατέχουν μεγάλο ποσοστό της συνολικής κίνησης επιβατών (π.χ. Πάρος, Ρόδος, Σαντορίνη, Κρήτη). Αυτή η προσπάθεια και η πιθανή τελική της ευόδωση μέσω της Γ.Ε.Α.Σ. σαν επέκταση δρομολογίου ή αλλαγή δρομολογίου σε σχέση με το αρχικό δρομολόγιο που προβλέπεται από την Άδεια Σκοπιμότητας, προκαλεί μεγάλες αντιδράσεις εκ μέρους των ήδη εξυπηρετούμενων και τραυματίζει τις σχέσεις μεταξύ των αντιπαρατιθέμενων εταιρειών⁹⁴.

Εκτός από τον ποιοτικό ανταγωνισμό τον έντονο ανταγωνισμό, για προσέγγιση σε συγκεκριμένα νησιά, έχουμε κάποιες φορές και αθέμιτο ανταγωνισμό μέσω κρυφών εκπτώσεων, οι οποίες με βάση τον Κ.Δ.Ν.Δ. είναι παράνομες. Αυτές συνήθως σχετίζονται με το ναυολόγιο μεταφοράς οχημάτων και συμβαίνουν την περίοδο χαμηλής ζήτησης (τον χειμώνα) με σκοπό να προσελκύσουν όσο το δυνατόν περισσότερα οχήματα για να καλύψουν την πλεονάζουσα χωρητικότητα⁹⁵. Αυτό το τελευταίο στοιχείο που διαπιστώνεται στην περίοδο της χαμηλής κίνησης μας δίνει την ευκαιρία να διατυπώσουμε την άποψη ότι ο ανταγωνισμός επηρεάζεται από την εποχή του έτους. Στις περιόδους της αντιαχμής (χειμώνας) η παρουσία πλεονάζουσας χωρητικότητας κάνει τον ανταγωνισμό ασταθή⁹⁶. Σ'αυτό ακριβώς το σημείο πιστεύουμε ότι πρέπει να επαναφέρουμε το θέμα της

⁹⁴ Βλ. Πρακτικά Δ.Σ. μετόχων της Δ.Α.Ν.Ε. Ιούνιος 1991 όπου συζητείται το θέμα που προέκυψε με την άδεια εκτέλεσης δρομολογίου σε άλλη ακτοπλοϊκή εταιρεία, σημεία του οποίου είναι νησιά των Δωδεκανήσων, σελ. 13.

⁹⁵ Για πρώτη φορά φέτος (1993) τέτοιες καταγγελίες έφθασαν στη Δικαιοσύνη.

⁹⁶ Βλ. C.F. Philips, "The economics of Regulation", Richard D. Irwin, Homewood, rev edition 1969 σελ. 24-26.

κοινοπραξίας . Με δεδομένο το μεγάλο κατακερματισμό της πλοιοκτησίας⁹⁷ η δημιουργία κοινοπραξιών θα σταθεροποιούσε την αγορά. Σ' αυτήν άλλωστε τή θέση κατέληξαν πλείστες μελέτες που εκπονήθηκαν για το Ακτοπλοϊκό Ζήτημα. Αλλά η εθελοντική κοινοπραξία είναι δύσκολη και ατελής, έτσι μια σπουδαία λειτουργία του Ρυθμιστικού Φορέα θα ήταν να προωθήσει με διάφορα μέσα την κοινοπραξία⁹⁸. Οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες προβάλλουν σαν το βασικό λόγο μη-κοινοπραξίας τις ουσιώδεις διαφορές των χαρακτηριστικών των πλοίων⁹⁹ και την μη υπάρχουσα ενιαία αποτίμησή τους, γεγονός αναμφισβήτητο, όμως και εκεί όπου αποφασίστηκε και η ενιαία αποτίμηση πραγματοποιήθηκε η προσπάθεια δεν ολοκληρώθηκε παρόλο που επρόκειτο και για εταιρείες ευρείας μετοχικής βάσης ενός νησιού¹⁰⁰.

Το πρόβλημα της κοινοπραξίας δείχνει πολλούς από τους περιορισμούς που υφίσταται ο θεσμός της ρυθμιζόμενης αγοράς. Η ανεπάρκεια και κάποιες φορές η ακαταλληλότητα των πρωτοβουλιών των

⁹⁷ Αυτό γίνεται φανερό αν συγκρίνουμε την Ελληνική Αγορά Υπηρεσιών και μάλιστα τις κύριες γραμμές όπου δραστηριοποιούνται γύρω στις 20 εταιρείες με την αντίστοιχη Σκανδιναβική Αγορά όπου κινούνται περίπου 5 εταιρείες.

⁹⁸ Βλ. A. Kahn, "Economics of Regulation" οπ.π. σελ 66 (II).

⁹⁹ Παραθέτουμε το σχετικό απόσπασμα από τή Στρογγυλή Τράπεζα για την Ακτοπλοία που πραγματοποιήσε το περιοδικό Αργώ και δημοσιεύτηκε στο Τεύχος του Δεκεμβρίου 1977.

..*.Στριντζης : Υπάρχει αυτή τη στιγμή πλοίο το "Λήμνος" που κοστίζει 170 εκ. \$ και άλλο πλοίο παλαιότερο, έχει διπλάσια χωρητικότητα και κοστίζει 100 εκ. δρχ. Πώς θα συνεργασθούν;

Προυκάκης : Αυτό γεμίζει για να διεκδικήσει παραπάνω εισιτήρια ; ή μήπως μεταφέρει πάντα λιγότερους επιβάτες και από τη δυναμικότητα του "Λήμνος";

Στριντζης : Η άποψή μου πάνω στη συνεργασία είναι ότι μόνον αν γίνουμε
Ανώνυμες Εταιρείες και εκτιμηθούν τα στοιχεία του κάθε μετόχου με σχετική ακρίβεια, μόνο τότε θα υπάρξει λύση. Αλλιώς οι τεράστιες διαφορές μεταξύ αξίας , ηλικίας και χωρητικότητας δεν θα αφήσουν να γίνει τίποτε άλλο στην πράξη." .

¹⁰⁰ Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες "Μινωϊκές Γραμμές", ANEK και" Ρεθυμνιακή" κατ'αρχήν αποφάσισαν να κοινοπρακτήσουν, η τράπεζα CITYBANK έκανε την αποτίμηση, αλλά η κοινοπραξία δεν πραγματοποιήθηκε τελικά.

ρυθμιζόμενων εταιρειών οδηγούν σε αρνητικά αποτελέσματα, όταν ο ρυθμιστικός παράγοντας παίζει μόνον βοηθητικό ρόλο. Δείχνει επίσης συγκεκριμένα σοβαρά προβλήματα στη διατήρηση ανταγωνιστικών ευκαιριών των ξεχωριστών εταιρειών και στη συντήρηση της κατάλληλης μείξης συνεργασίας και ανταγωνισμού¹⁰¹.

Η ανάλυση όμως των στοιχείων του ανταγωνισμού θα ήταν και ανεπαρκής και προφανώς ακατάλληλη αν περριζόταν στην διάγνωση του ανταγωνισμού, λαμβάνοντας την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών, σαν ένα ενιαίο σύνολο. Η πραγματικότητα είναι σαφώς διαφορετική. Στο σύνολο των μεταφορών έχει αποδειχθεί ότι η ανάλυση του ανταγωνισμού πρέπει να γίνεται κατά γραμμή¹⁰², κατά ζεύγος γεωγραφικών σημείων που συνδέονται. Κάθε ζεύγος σημείων πρέπει να θεωρείται σαν ξεχωριστή αγορά για την προσφορά υπηρεσιών.

Τα ακόλουθα στοιχεία είναι σημαντικά για την ανάλυση του υφιστάμενου ανταγωνισμού:

- 1) ο αριθμός των ανταγωνιστών
- 2) το μερίδιο της αγοράς που κατέχει ο καθένας ανταγωνιστής
- 3) οι αλλαγές στη συχνότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας
- 4) αλλαγές στα προγράμματα σε ότι αφορά τις καθιερωμένες προσεγγίσεις, όταν η υπηρεσία προσφέρεται κάθε μέρα της εβδομάδας.
- 5) μεταβολές στο ποσοστό του μέρους της αγοράς που καταλαμβάνει ο κάθε μεταφορέας σε πενταετή βάση
- 6) ποιοτική ανάλυση των δραστηριοτήτων marketing των ανταγωνιζόμενων μεταφορέων για να διαπιστωθεί η σημασία αυτών των δραστηριοτήτων στα έσοδα και στα μερίδια της

¹⁰¹ Βλ. A.Kahn, "Economics of Regulation", οπ.π σελ.67(II)

¹⁰² Κατά city-pair, όπως συνήθως αποκαλείται στη διεθνή βιβλιογραφία της οικονομικής των μεταφορών, βλ. M. T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", οπ.π. σ.169

αγοράς.

Βασικό σημείο των προηγούμενων στοιχείων είναι ο αριθμός των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται σε κάθε περιοχική αγορά. Για το λόγο αυτό καταρτίσαμε δύο πίνακες με τη συγκεκριμένη αγορά και τον αντίστοιχο αριθμό ανταγωνιστών έναν για τις κύριες γραμμές και έναν για επιμέρους νησιά ή νησιωτικά σημεία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

| ΓΡΑΜΜΗ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ |
|----------------------------------|---------------------------------|
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΡΗΤΗΣ | 3 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | 1 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΙΚΑΡΙΑΣ-ΣΑΜΟΥ | 3 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΙΟΥ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ | 2 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΔΥΤ ΚΥΚΛΑΔΩΝ | 2 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΣΥΡΟΥ-ΤΗΝΟΥ- ΜΥΚΟΝΟΥ | 3 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΡΟΥ-ΝΑΞΟΥ-ΘΗΡΑΣ | 5 |
| ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΡΗΤΗΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | 1 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.
Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

| | ΔΙΑΔΡΟΜΗ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ | |
|----|-----------------------|-------------------------|------|
| | | 1190 | 1992 |
| 1 | Πειραιάς-Χανιά | 1 | 2 |
| 2 | Πειραιάς-Ρέθυμνο | 1 | 1 |
| 3 | Πειραιάς-Ηράκλειο | 4 | 4 |
| 4 | Πειραιάς-Αγ. Νικόλαος | 1 | 2 |
| 5 | Πειραιάς-Σητεία | 1 | 3 |
| 6 | Πειραιάς-Κουφονήσια | 3 | 3 |
| 7 | Πειραιάς-Ηρακλεία | 2 | 3 |
| 8 | Πειραιάς-Δονούσα | 2 | 2 |
| 9 | Πειραιάς-Σχοινούσα | 2 | 3 |
| 10 | Πειραιάς-Κως | 3 | 3 |
| 11 | Πειραιάς-Νίσυρος | 1 | 1 |
| 12 | Πειραιάς-Τήλος | 1 | 1 |
| 13 | Πειραιάς-Σύμη | 1 | 1 |
| 14 | Πειραιάς-Κάσος | 1 | 1 |
| 15 | Πειραιάς-Κάρπαθος | 2 | 2 |
| 16 | Πειραιάς-Σύρος | 6 | 4 |
| 17 | Πειραιάς-Τήνος | 3 | 4 |
| 18 | Πειραιάς-Πάρος | 7 | 5 |
| 19 | Πειραιάς-Μύκονος | 3 | 4 |
| 20 | Πειραιάς-Νάξος | 5 | 4 |

ΠΗΓΗ: Επεξεργασμένα στοιχεία Διεύθυνσης Θαλασσιών Μεταφορών, ΥΕΝ, 1992.

Η κατά γραμμή ανάλυση του ανταγωνισμού αποκάλυψε ένα νέο στοιχείο. Ενώ αντιμετωπίζουμε την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών σαν ένα διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο τώρα διαπιστώνουμε ότι εμπεριέχει τοπικά μονοπώλια και τοπικά ολιγοπώλια. Αν δεν περιλάβουμε στην ανάλυση μας και τις άγονες γραμμές τότε θα έχουμε και φυσικά μονοπώλια τα οποία χαρακτηρίζουμε έτσι όχι λόγω εσωτερικών οικονομιών κλίμακος οι οποίες συνιστούν ισχυρή κατάσταση για μεγαλύτερη αποδοτικότητα μιας μόνο επιχείρησης. Αλλά κυρίως λόγω της σχέσης του μεγέθους της επιχείρησης

και της ζητούμενης ποσότητας¹⁰³.

Με την ανάλυση που έγινε σ' αυτό το Κεφάλαιο και αφορούσε τα χαρακτηριστικά της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και τη Μορφή της συγκεκριμένης Αγοράς, με τη χρήση κυρίως της Μικροοικονομικής Θεωρίας, Ναυτιλιακής Οικονομικής και Οικονομικών Ρύθμισης πιστεύουμε ότι ξεκαθαρίσαμε μια ιδιαίτερα συγκεκριμένη πλευρά του "Ακτοπλοϊκού Ζητήματος". Τα ευρήματα αυτής της ανάλυσης πιστεύουμε ότι θα πρέπει να αποτελούν την "καρδιά" κάθε πράξης, πρακτικής ή πολιτικής που αφορά ή θα αφορά την Ακτοπλοΐα στο σύνολό της ή επιμέρους.

¹⁰³ D. Spulber, Regulation and Markets, ο.π. σελ. 143.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Η Τιμολόγηση στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

7.1. Εισαγωγή

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η Ακτοπλοία είναι ένας πολυσυζητημένος και πολυμελετημένος κλάδος, ιδιαίτερα όσον αφορά την Ελληνική πραγματικότητα. Ζητήματα όπως η μορφή της αγοράς αποτέλεσαν αντικείμενα νομοθετικής επεξεργασίας ή μελέτης από το 1836 μέχρι σήμερα¹.

Δεν θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε το ίδιο και για το θέμα του Ναυτολογίου. Σχετικά με το Ναυτολόγιο, δηλ. τις τιμές των εισιτηρίων επιβατών και τους ναύλους οχημάτων, αρκετά ανεξήγητα έχουν γραφεί πολύ λίγα. Προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι ούτε στον ρυθμιστικό φορέα, στο Υ.Ε.Ν., δεν είναι γνωστό πάνω σε ποιές βάσεις και σε ποια στοιχεία στηρίχτηκε το πρώτο μεταπολεμικό ναυτολόγιο του 1949² αλλά ούτε υπάρχει και εισηγητική έκθεση στον σχετικό Νόμο.

Όσον αφορά τους λόγους επιβολής ενιαίου Κρατικού Ναυτολογίου τους διαπιστώνουμε καθαρά από το κείμενο που ακολουθεί: "Την κρίσιμη αυτήν κατάσταση της Ακτοπλοίας και ειδικώς την δια του ανταγωνισμού εκδήλωσιν αυτής επεζήτησε το Κράτος ν'αντιμετωπίσει δια της εφαρμογής από Ιανουαρίου 1926, ενιαίου Κρατικού Ναυτολογίου Επιβατών, Εμπορευμάτων συνδεδασμένης προς την απαγόρευσιν του αθέμιτου ανταγωνισμού. Εάν εκ της εφαρμογής του Κρατικού Ναυτολογίου δεν

¹Βλ. Β.Δ.14/11/1836, "Περί Εμπορικής Ναυτιλίας"

²Αναφορά γύρω από το ναυτολόγιο του 1949 έχουμε από κείμενα της "Επιτροπής Ερευνας & Οργανώσεως Οικονομικού Προγραμματισμού" Βασική Επιτροπή Δημοσίων Έργων, Συγκοινωνιών & Εμπορίου, "Ακτοπλοϊκόν", Τόμος IV, Τεύχος 1ον, Αθήναι, Μάρτιος 1959, όπου διαπιστώνεται ότι μέχρι τότε μόνο μία ομάδα εργασίας, το έτος 1957 είχε ασχοληθεί με στοιχεία για το κόστος εκμετάλλευσης των επιβατηγών ακτοπλοϊκών σκαφών.

απεδόθησαν τα προσδοκηθέντα αποτελέσματα, ουδόλως μειούται εκ τούτου το κρατικό ενδιαφέρον και η σκοπιμότης του μέτρου."

" Η μη απόδοσις των προσδοκηθέντων αποτελεσμάτων, οφείλεται αποκλειστικώς εις τον ανταγωνισμόν λόγω της Ακτοπλοϊκής κρίσεως εις την αναγνωριζομένην δυσαναλογίαν μεταξύ μεγάλου αριθμού μέσων μεταφοράς έναντι μικρών αναγκών μεταφοράς. Αι εκ της εξυπηρητήσεως δηλ. των αναγκών αποδόσεις των ατμοπλοίων δεν επαρκούν εις ικανοποίησιν αυτών. Η δ'επαρκεια αυτή εις την Ακτοπλοϊαν θέτει ζήτημα αυτοσυντηρήσεως, υπό την πίεσιν της οποίας ασκείται ο ανταγωνισμός"³

Το χαρακτηριστικό κείμενο που παραθέσαμε αποκαλύπτει τα αίτια που προκάλεσαν την εφαρμογή του Ενιαίου Ναυτολογίου. Πρέπει να παρατηρήσουμε ότι μέσα σ'αυτή την περιγραφή των συνθηκών της λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών περιέχεται ένα βασικό στοιχείο, αυτό του καταστροφικού ανταγωνισμού: η υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας⁴, κατάσταση που προκύπτει από τις αναφερόμενες συναναχωρήσεις. Αποτέλεσμα της υπερβάλλουσας χωρητικότητας είναι οι μέχρι "ευτελείας" εκπτώσεις παρ'όλη την καθιέρωση του Ενιαίου Κρατικού Ναυτολογίου⁵. Αρα αποδεικνύεται παρά το γεγονός ότι η ρύθμιση της τιμής αποτελεί την "καρδιά" της παρέμβασης σε μια αγορά, από μόνη της δεν αρκεί αν δεν συνοδεύεται και από τους αναγκαίους όρους της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας⁶.

7.2. Ο εφαρμοζόμενος τρόπος Τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

³ Βλ. ΥΕΝ "Πεπραγμένα Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας" ο.π.

⁴ Βλ. Α. Kahn, "Economics of Regulation", ο.π. Τόμος II, σελ. 173.

⁵ "... η πραγματικότητα είναι ότι υφίσταται ανταγωνισμός λυσσώδης και φθάνουν μέχρι εκπτώσεως 75%". Βλ. "Πρακτικά Συνεδρίασης 10ης Οκτωβρίου 1929", της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας.

⁶ Βλ. I.R. Barnes, "The Economics of Public Utility Regulation", Appleton Century Crofts, New York, 1942, σελ. 742-743.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στο Θεσμικό Πλαίσιο των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου⁷ ορίζει σαφώς την διαδικασία ορισμού των ναύλων:

- α) " στις κύριες και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές οι ναύλοι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν. ύστερα από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Γ.Ε.Α.Σ)"
- β) " Τα ναυολόγια που εγκρίνονται από την πιο πάνω διαδικασία είναι υποχρεωτικά και απαγορεύεται διάφορη συμφωνία με ψηλότερους ή χαμηλότερους ναύλους".
- γ) " Η πιο πάνω διαδικασία είναι καθολική μεταξύ των ελληνικών λιμένων".

Από τη διαδικασία που περιγράψαμε εξαιρούνται οι ολικές ναυλώσεις ακτοπλοϊκών πλοίων, οι οποίες είναι δυνατόν να υπάρξουν πέραν των δρομολογίων που εκτελούν αυτά τα πλοία.

Για να εμβαθύνουμε στην υφιστάμενη τιμολόγηση θα πρέπει να αναλύσουμε την μέθοδο προσδιορισμού των συγκεκριμένων τιμών όπως αυτή προκύπτει από το θεσμικό πλαίσιο.

7.2.1 Η διαδικασία προσδιορισμού των τιμών των εισιτηρίων επιβατών.

Όπως προκύπτει καθαρά από το περιεχόμενο του νόμου ο αποφασιστικός ρόλος για τον καθορισμό των ναύλων ανήκει στον Υπουργό Ε.Ν. μετά την ουσιαστικής σημασίας γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής.

Η Γ.Ε.Α.Σ για να διαμορφώσει την άποψή της, θεωρητικά συγκεντρώνει στοιχεία που σχετίζονται με το κόστος των επιχειρήσεων, την κίνηση των επιβατών και τα βασικά τεχνολογικά χαρακτηριστικά των πλοίων. Οι πηγές λήψης αυτών των στοιχείων είναι οι Υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και οι πλοιοκτήτες. Με δεδομένο όμως ότι και τα στοιχεία της κίνησης, τα οποία αμφισβητούνται, συλλέγονται από το Υ.Ε.Ν μετά από δηλώσεις των εταιρειών, θα παρατηρήσουμε ότι σχεδόν το

⁷ Βλ. Άρθρο 178 του ΚΔΝΔ.

σύνολο των συγκεντρωμένων πληροφοριών προέρχεται από το χώρο των επιχειρήσεων και ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα να ελεγχθούν λόγω της έλλειψης επαρκούς γνώσης των Διοικητικών Οργάνων. Άρα οι βάσεις πάνω στις οποίες στηρίζεται η "γνώμη" της επιτροπής δημιουργούν αμφιβολίες. Αυτή η ατέλεια επιτείνεται από την απουσία από την σύνθεση της Γ.Ε.Α.Σ, εκπροσώπων των χρηστών επιβατών⁸.

Θα πρέπει επιπλέον να παρατηρήσουμε ότι και η συγκεκριμένη επιτροπή δεν ξεφεύγει από τον κανόνα της ελληνικής διοικητικής πραγματικότητας, δηλαδή η πλειοψηφία των μελών της (11 μέλη από το σύνολο των 21 μελών) είναι ή Δημόσιοι Υπάλληλοι που ορίζονται από τις ανάλογες υπηρεσίες των προβλεπόμενων Υπουργείων ή ειδικοί επιστήμονες που υποδεικνύονται από τον εκάστοτε Υπουργό Ναυτιλίας ή πολιτικά πρόσωπα όπως ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ο οποίος είναι και πρόεδρος της επιτροπής άρα πρόκειται για μια κρατικά και πολιτικά ελεγχόμενη επιτροπή.

Το καθεστώς που περιγράψαμε διαφέρει και ουσιαστικά και τυπικά από τη διεθνή πρακτική για τον καθορισμό τιμών στις Ρυθμιζόμενες Βιομηχανίες⁹. Στις περιπτώσεις όπου υφίσταται ρύθμιση τιμών για δημόσια αγαθά ή υπηρεσίες, ο προσδιορισμός τους από τα ρυθμιστικά όργανα γίνεται μετά από αποφάσεις διοικητικών δικαστηρίων, οι οποίες προκύπτουν από ακροαματικές διαδικασίες (rate hearings) όπου παρίστανται και "αντιπαρατίθενται" εκπρόσωποι των παραγωγών και των χρηστών. Αυτές οι διαδικασίες εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στην μέτρηση του κόστους και της ζήτησης και στη διαμόρφωση του τύπου για τον υπολογισμό της τιμής. Οι αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων έχουν ευρύτερους σκοπούς, στοχεύουν να καθορίσουν τιμές οι οποίες θα μεγιστοποιούν την κοινωνική ευημερία και θα επιτρέπουν τον ισοσκελισμό εσόδων-εξόδων (break-even) των επιχειρήσεων. Για την εξυπηρέτηση αυτών των σκοπών συλλέγουν πολλά στοιχεία, πραγματοποιούν έρευνες και γενικά αποσκοπούν στην κατοχή εκείνου του επιπέδου της γνώσης που θα τους επιτρέψει να κρίνουν

⁸ υποτίθεται ότι οι επιβάτες εκπροσωπούνται από δύο υπαλλήλους του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, αλλά πιστεύουμε ότι αυτό δεν είναι σωστό, κατά τη γνώμη μας οι εκπρόσωποι των επιβατών θα έπρεπε να ορίζονται από τους Συνδέσμους Δήμων και Κοινοτήτων των νησιωτικών νομών της χώρας για να είναι περισσότερο "αυθεντικοί" εκπρόσωποι επιβατών.

⁹ βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", ο.π. σελ. 268-282.

και να προκρίνουν ανάμεσα στις διαφορετικές προτάσεις ή στα αντικρουόμενα συμφέροντα.

Το συμπέρασμα που εξάγεται από μια απλή σύγκριση είναι ότι στο σημαντικό θέμα του ορισμού των τιμών, η διαδικασία που ακολουθείται χαρακτηρίζεται από σημαντικές ατέλειες, άρα το πιθανότερο αποτέλεσμα είναι η πρόκληση δυσλειτουργιών στην Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και η απομάκρυνση από το άριστο επίπεδο απόδοσης της συγκεκριμένης μεταφορικής Βιομηχανίας.

7.2.2 Ο καθορισμός των τιμών των εισιτηρίων.

Εχοντας υπ' όψιν μας τις διοικητικές ατέλειες που προαναφέρθηκαν όσον αφορά τη διαδικασία και τον καθορισμό των τιμών, θα ασχοληθούμε τώρα με τα συγκεκριμένα στοιχεία που προσμετρώνται προκειμένου να υπολογισθούν οι τιμές. Πρέπει να τονίσουμε ότι ο υπολογισμός αυτός αφορά κυρίως τις αυξήσεις που δίνονται, συνήθως κάθε χρόνο, πάνω στο υπάρχον Ναυτολόγιο επιβατών. Εχουμε ήδη αναφέρει, ότι ο τρόπος που καθορίστηκε το πρώτο Ναυτολόγιο είναι γενικά ασαφής, παρ' όλα αυτά εξακολουθεί να ισχύει στη βάση¹⁰ παρ' όλες τις αλλαγές ή τις επιμέρους διαφοροποιήσεις που προέκυψαν στην κίνηση, το κόστος και τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά των πλοίων.

Τα κριτήρια που χρησιμοποιεί το Υ.Ε.Ν για τον καθορισμό των ναύλων θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:¹¹

- α) η μιλιομετρική απόσταση
- β) η κίνηση επιβατών που παρουσιάζει η γραμμή
- γ) ο ναύλος ανά μίλλι σε παρεμφερείς από άποψη κίνησης και απόστασης, γραμμές, όταν πρόκειται για νέες συνδέσεις.

¹⁰ μικρή αναμόρφωση έγινε το έτος 1987, αλλά αφορούσε κυρίως το ναυτολόγιο των οχημάτων, το οποίο παρουσίαζε μεγάλες διαφοροποιήσεις κατά γραμμή. Αν και έγινε αυτή η αναμόρφωση βασικά στις κύριες γραμμές, στις τοπικές γραμμές εξακολουθούν να υφίστανται μεγάλες και ανεξήγητες διαφορές π.χ. ο ναύλος φορτηγών στη διαδρομή Γύθειο-Καψάλι είναι 600 δρχ και η διάρκεια της μετάβασης 3 ώρες, ο ίδιος ναύλος στη διαδρομή Νεάπολη-Αγ.Πελαγία είναι 950δρχ και η χρονική διάρκεια 1 ώρα!!! Βλ. Υπουργική Απόφαση 91152/2146/18-7-1987 (ΦΕΚ 372B/24-7-87) "Αναμόρφωση ναυτολογίου οχημάτων με βάση το μήκος αντί του ωφέλιμου φορτίου"

¹¹ Τα αναφερόμενα κριτήρια προέκυψαν από συνεντεύξεις αρμοδίων στελεχών της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υ.Ε.Ν.

Αντίθετα δεν λαμβάνονται υπόψιν:

- α) το κόστος του κάθε πλοίου
- β) τα προσόντα του κάθε πλοίου

Όπως προκύπτει από τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια, το σύστημα που ακολουθείται είναι βασισμένο το κόστος, αν και αναφέρεται ότι δεν υπολογίζεται το κόστος του κάθε πλοίου παρ' όλα αυτά ο υπολογισμός της απόστασης σχετίζεται με το κόστος παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Για να διαπιστώσουμε κατά πόσο ισχύει ο κανόνας της απόστασης θα εξετάσουμε το ναύλο/μίλλι που ισχύει για κάποια νησιά και τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην τιμή και την απόσταση. Για το σκοπό αυτό κατασκευάσαμε τον Πίνακα 7.1, όπου περιέχονται νησιωτικοί προορισμοί με βάση το λιμάνι του Πειραιά η σχετική απόσταση, η καθορισμένη τιμή του εισιτηρίου και ο ναύλος/μίλλι που προκύπτει από την τιμή προς την απόσταση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1.
 ΝΑΥΛΟΙ ΑΝΑ ΜΙΛΛΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

| ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ | ΑΠΟΣΤΑΣΗ | ΝΑΥΛΟΣ | ΝΑΥΛΟΣ/ΜΙΛΛ |
|--------------|----------|--------|-------------|
| Αγ. Πελαγία | 108 | 3747 | 34.69 |
| Αγ. Κύρηκος | 143 | 3006 | 21.02 |
| Αγ. Νικόλαος | 200 | 5434 | 27.17 |
| Αστυπάλαια | 169 | 4109 | 24.31 |
| Ηράκλειο | 174 | 4031 | 23.17 |
| Θήρα | 130 | 3595 | 27.65 |
| Ιος | 111 | 3595 | 32.39 |
| Κάλυμνος | 183 | 4109 | 22.45 |
| Κάρπαθος | 242 | 5111 | 21.12 |
| Κύθνος | 52 | 2097 | 40.33 |
| Κως | 200 | 5106 | 25.53 |
| Λέρος | 171 | 4109 | 24.03 |
| Λήμνος | 186 | 4447 | 23.91 |
| Μήλος | 87 | 2984 | 34.30 |
| Μύκονος | 94 | 2897 | 30.82 |
| Μυτιλήνη | 188 | 4031 | 21.44 |
| Νάξος | 103 | 2997 | 29.10 |
| Πάρος | 95 | 2663 | 28.03 |
| Πάτμος | 163 | 4109 | 25.21 |
| Ρόδος | 250 | 5608 | 22.43 |
| Σάμος | 174 | 3877 | 22.28 |
| Σέριφος | 73 | 2313 | 31.68 |
| Σητεία | 206 | 5985 | 29.05 |
| Σίφνος | 79 | 2760 | 34.94 |
| Σύμη | 230 | 5104 | 22.19 |
| Σύρος | 83 | 2654 | 31.98 |
| Τήνος | 86 | 2897 | 33.69 |
| Χίος | 153 | 3293 | 21.52 |
| Χανιά | 157 | 3760 | 23.95 |

Πηγή: Ναυολόγιο Επιβατών, ΥΕΝ, 1993.

Η πρώτη παρατήρηση η οποία εύκολα μπορεί να γίνει είναι ότι δεν υπάρχει ενιαίος ναύλος ανά μίλλι, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις (από 21.02 δρχ έως 40.33 δρχ). Αυτό το γεγονός ήταν αναμενόμενο δεδομένου ότι η απόσταση δεν είναι το μοναδικό κριτήριο που χρησιμοποιεί το υφιστάμενο σύστημα τιμολόγησης.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι στις διαπιστωμένες διαφοροποιήσεις του ναύλου ανά μίλλι υπάρχουν συγκεκριμένες ομαδοποιήσεις κατά νησιωτικές περιοχές. Έτσι οι Κυκλάδες εμφανίζουν τους υψηλότερους ναύλους ανά μίλλι ενώ τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου (Ικαρία, Σάμος, Χίος, Μυτιλήνη) εμφανίζουν τους χαμηλότερους ναύλους ανά μίλλι. Η Κρήτη και τα Δωδεκάνησα εμφανίζουν σε μικρό βαθμό ψηλότερους ναύλους από αυτούς των νησιών Ανατ.Αιγαίου. Οφείλουμε να παρατηρήσουμε όμως ότι οι υψηλοί ναύλοι των Κυκλάδων δεν μπορούν να έχουν θεωρητικά αποδεκτή εξήγηση δεδομένης και της υψηλής κίνησης που παρουσιάζουν ιδιαίτερα συγκεκριμένα νησιά όπως η Μύκονος, η Πάρος ή η Θήρα που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης τουριστών. Ένα άλλο σημείο που επιτείνει αυτό το "παράδοξο" είναι το γεγονός ότι γι'αυτές τις γραμμές κινούνται "ημερόπλοια" τα οποία έχουν μικρότερο κόστος λειτουργίας. Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι τα πλοία που κινούνται σ'αυτές τις γραμμές (Ανατολικών Δυτικών Κυκλάδων, Παροναξίας) είναι υποχρεωμένα να πραγματοποιούν δρομολόγια με πολλές προσεγγίσεις άρα έχουν αυξημένο κόστος καυσίμων και περισσότερα λιμενικά τέλη.

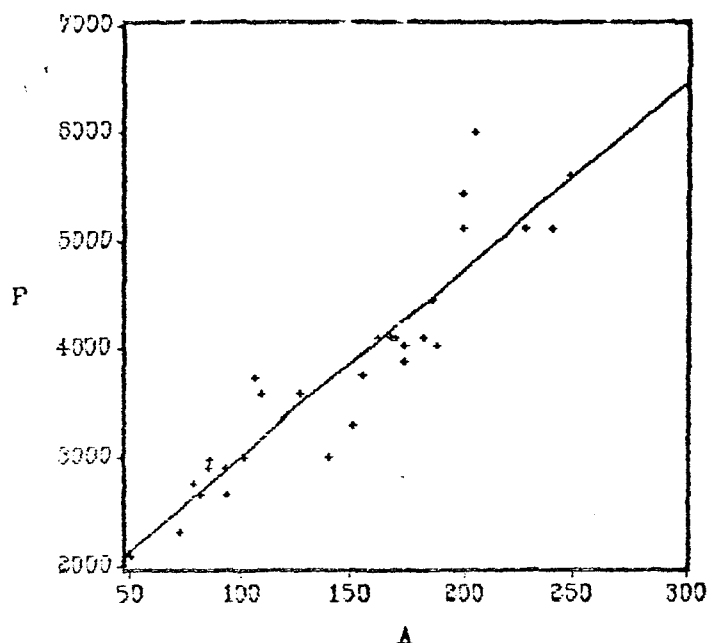
Η τρίτη παρατήρηση είναι ότι με βάση τα δεδομένα του Πίνακα 7.1 το νησί που απέχει την μικρότερη απόσταση από τον Πειραιά, η Κύθνος, παρουσιάζει και τον μεγαλύτερο ναύλο ανά μίλλι, 40.33. Αυτό δικαιολογείται, λόγω της ανάγκης να καλυφθεί το κόστος με μικρότερο παραγόμενο μεταφορικό έργο (χιλιομετρικούς επιβάτες ή οχήματα) κατάσταση που επιτείνεται και από την πιθανή μικρή επιβατική κίνηση μιας γραμμής στοιχείο που οδηγεί σε χαμηλό επίπεδο εσόδων.

Προκειμένου τώρα να διαπιστώσουμε τη σχέση ανάμεσα στην τιμή και την απόσταση χρησιμοποιήσαμε τη μέθοδο της παλινδρόμησης¹². Στα αποτελέσματα της παλινδρόμησης, όπως αυτά παρουσιάζονται στις γραμμές

¹² Βλ. Θ.Γ. Γκαμαλέτσος, "Θεωρητική Οικονομετρία", Τόμος Α', Εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Πειραιάς 1979, σελ 147-186.

που ακολουθούν, η συσχέτιση της τιμής και της απόστασης, είναι σαφέστατη. Αυτό φαίνεται τόσο διαγραμματικά, στο διάγραμμα 7.1 όσο και από τον πολύ υψηλό βαθμό συσχέτισης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.2.2
ΣΧΕΣΗ ΤΙΜΗΣ-ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ



ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.2.2

```

=====
Number of observations: 29
=====

```

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|-----------|-------------|
| C | 5.1736874 | 0.2291617 | 22.576576 | 0.000 |
| LA | 0.6168688 | 0.0464090 | 13.292019 | 0.000 |

```

=====
R-squared          0.867438      Mean of dependent var    8.209511
Adjusted R-squared 0.862528      S.D. of dependent var   0.272142
S.E. of regression 0.100903      Sum of squared resid    0.274896
Durbin-Watson stat 2.439274      F-statistic              176.6778
Log likelihood     26.40131
=====

```

```

=====
Covariance Matrix
=====

```

| | | | |
|-------|----------|------|-----------|
| C,C | 0.052515 | C,LA | -0.010600 |
| LA,LA | 0.002154 | | |

```

=====

```

$$R^2 = 0.867438$$

$$R^2 = 0.862528$$

$$\sqrt{S^2} = 0.100903$$

$$DW = 2.43$$

$$RSS = 0.27486$$

$$F\text{-Stat} = 176.6$$

$$\ln(P_j) = 5.173 + 0.6168 \ln(A_j) + e_j$$

(22) (13)

Η ερμηνεία των εκτιμήσεων ¹³ της παραπάνω εξίσωσης επιβεβαιώνει στατιστικά την γραμμική επίδραση της απόστασης στην διαστρωματική μεταβλητότητα των ανάλογων τιμών. Μια πρόχειρη ερμηνεία των παραπάνω αποτελεσμάτων θα μπορούσε να παρουσιασθεί από το 0,06168 που ουσιαστικά αποτελεί την ελαστικότητα της τιμής σε σχέση με την απόσταση.

Αυτό σημαίνει ότι η απόσταση επιδρά καθοριστικά και αποφασιστικά στη διαμόρφωση του επιπέδου των τιμών. Άρα φαίνεται πώς η επιβατική κίνηση λαμβάνεται υπ' όψιν επικουρικά μόνον όχι κατά ομοιόμορφο τρόπο. Θα επαναλαμβάνουμε ότι παραγνωρίζονται τα άλλα στοιχεία διαμόρφωσης του κόστους εκτός της μιλιομετρικής απόστασης, δηλαδή το μέγεθος του πλοίου, η ταχύτητα, οι συνολικές ώρες λειτουργίας του πλοίου καθώς και οι ώρες του πλου¹⁴. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η υφιστάμενη τιμολόγηση των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών βασίζεται μερικώς στο κόστος της παραγωγής των.

7.3 Κριτική της υφιστάμενης μεθόδου Τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Η κριτική θα εστιασθεί στο συμπέρασμα της προηγούμενης παραγράφου δηλ. στην βασισμένη στην απόσταση τιμολόγηση των

¹³Για τις εκτιμήσεις του παραπάνω υποδείγματος χρησιμοποιήθηκε το οικονομετρικό λογισμικό TSP (Time Series Processing)

¹⁴Βλ. Φ. Τζαμουζάκης, "Εισήγηση προς την Επιτροπή για την Αναμόρφωση του Ναυτολογίου Επιβατών και Οχημάτων", ΚΕΠΕ, Αθήνα, 1980, σ. 1-3

μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρονται από τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι ο κανόνας της απόστασης είναι απλός και εύκολα μπορεί να εφαρμοσθεί, βασίζεται δε πάνω στην γενική αντίληψη ότι το κόστος της μεταφοράς επηρεάζεται από τον αριθμό των διανυθέντων μιλίων. Το ναυολόγιο που βασίζεται πάνω σε αυτήν την αρχή τείνει να είναι σταθερό και περισσότερο μόνιμο αλλά "γραφειοκρατικό"¹⁵ αφού δεν εμβαθύνει σε σημαντικές πλευρές του κόστους παραγωγής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (όπως η σχέση μεταξύ σταθερού και μεταβλητού κόστους). Αλλά ακόμη και αν η δεδομένη τιμολόγηση στηριζόταν σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων πιστεύουμε ότι δε θα ήταν και πάλι αποτελεσματική διότι θα δημιουργούσε λαθεμένα κίνητρα για τις επιχειρήσεις ¹⁶. Αν οι τιμές σχετιζόνταν μόνο με την κάλυψη του διαπιστωμένου συνολικού κόστους τότε πιθανόν οι εταιρείες να μην είχαν κίνητρο για προσπάθεια ελαχιστοποίησης του συνολικού κόστους, να μην επέλεγαν το καλύτερο επίπεδο τεχνολογίας και να μην διάλεγαν αποδοτικά επίπεδα εισροών.

Ομως στη διαπιστωμένα μη ομοιογενή ακτοπλοϊκή υπηρεσία, ένα τέτοιο "ισοπεδωτικό" κριτήριο, δηλ. η μιλιομετρική απόσταση ανταποκρίνεται στην πολύπλευρή πραγματικότητα; Πιστεύουμε πως όχι, διότι παραβλέπει τα χαρακτηριστικά μιας τόσο πολύ διαφοροποιημένης αγοράς, κάθετα και οριζόντια, όπως η Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών. Όπως αναλύσαμε στο Κεφάλαιο 6, κάθε υποαγορά αυτού του συστήματος έχει δικά της χαρακτηριστικά. Αυτή την πραγματικότητα αναγνωρίζει εν μέρει και το υπάρχον Θεσμικό πλαίσιο διαχωρίζοντας τις γραμμές σε Κύριες, Δευτερεύουσες, Τοπικές, Πορθμειακές και Γραμμή Αργοσαρωνικού. Αυτή όμως την "κατάταξη" δεν λαμβάνεται υπόψιν στην άσκηση τιμολογιακής πολιτικής.

Ένα σοβαρότατο μειονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι το γεγονός ότι παραβλέπει τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Εκτός του αριθμού των μετακινουμένων επιβατών (αν αυτό το στοιχείο

¹⁵Βλ. A. Kahn, "Economics of Regulation", οπ.π.,σελ. 153(I)

¹⁶Βλ. F. Spulber, "Regulation and Markets", οπ.π. σελ. 134.

χρησιμοποιηθεί αντί του προσδιορισμού της ζήτησης) κεφαλαιώδους σημασίας χαρακτηριστικό είναι η εποχικότητα που εμφανίζει η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Η εποχικότητα (μηνιαία, εβδομαδιαία ή ημερήσια) είναι γνώρισμα όλων των αγορών επιβατικών μεταφορών (αστικών ή υπεραστικών, χερσαίων, θαλασσίων ή αέριων).

Στην περίπτωση δε των ελληνικών Ακτοπλοϊκών Γραμμών το φαινόμενο της εποχικότητας είναι οξύτατο όπως έχουμε ήδη αναφέρει στο Κεφάλαιο 3, άρα η παραγνώριση αυτής της πραγματικότητας κάθε άλλο παρά σε "βέλτιστο" σύστημα τιμολόγησης οδηγεί, αφού παραβλέπει το γεγονός ότι η υπηρεσία που προσφέρεται στις περιόδους αιχμής έχει σαφώς άλλα οικονομικά χαρακτηριστικά από αυτή της υπηρεσίας της ανταιχμής, πρόκειται δηλαδή για διαφορετικά προϊόντα¹⁷.

Η ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική μετά τον καθορισμό του πρώτου Μεταπολεμικού Ναυτολογίου, με τη μέθοδο που ήδη αναλύσαμε, περιορίζεται συνήθως σε αναπροσαρμογές του ναυτολογίου. Το ύψος αυτών των αναπροσαρμογών καθορίζεται κατά τη γνώμη μας με τρόπο που παραβλέπει ή αγνοεί βασικά χαρακτηριστικά της Αγοράς Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Τα βασικότερα μειονεκτήματα του είναι¹⁸:

- α. η μεγάλη βαρύτητα σε στοιχεία του μεταβλητού κόστους (καύσιμα)¹⁹ ή του λειτουργικού κόστους (δαπάνες πληρώματος) ενώ αγνοούνται οι δαπάνες κεφαλαίου που είναι σημαντικότερες
- β. η αναντιστοιχία αυξήσεων των ναύλων και ρυθμού το

¹⁷Βλ. R. Doganis, "Flying Off Course, οπ.π., σελ. 208-10 και A.E. Kahn, "Economics of Regulation, οπ.π. σελ. 120 (II).

¹⁸ Βλ. ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα", οπ.π. σελ. 48.

¹⁹Η πρακτική αυτή έχει σοβαρό ιστορικό παρελθόν, προπολεμικά (μετά το 1926 που έχουμε το πρώτο Κρατικό Ναυτολόγιο) οι μόνες περιπτώσεις αυξήσεων των ναύλων συνέβησαν όταν έγιναν αυξήσεις της τιμής του κάρβουνου.

πληθωρισμού²⁰ παράλληλα με την συνήθως καθυστερημένη απόφαση για αναπροσαρμογή του Ναυτολογίου, οπότε υπάρχει χρονικό διάστημα μεταξύ της πραγματοποίησης της δαπάνης και της τιμολογιακής αναπροσαρμογής.

- γ. η παντελής αγνόηση των χαρακτηριστικών της ζήτησης (επίπεδα κίνησης, οικονομικά, δημογραφικά χαρακτηριστικά επιβατών, εποχικότητα)
- δ. η κοινή αντιμετώπιση όλων των γραμμών, όλων των πλοίων με την ισόποση και ενιαία αναπροσαρμογή των ναύλων όλων των γραμμών.

Η απάλειψη όλων αυτών των μειονεκτημάτων πιστεύουμε ότι δεν είναι δυνατή με το υπάρχον σύστημα τιμολόγησης. Μόνον η γενική αλλαγή της μεθόδου προσδιορισμού του ναύλου μπορεί να ανατρέψει αυτά τα αρνητικά χαρακτηριστικά του υπάρχοντος συστήματος τιμολόγησης.

Συνοψίζοντας τοποθετούμαστε απέναντι στο υπάρχον σύστημα τιμολόγησης παρατηρώντας την έλλειψη επαρκούς μελέτης και γνώσης των χαρακτηριστικών της ζήτησης και της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Ομολογουμένως η πλήρης γνώση αυτών των χαρακτηριστικών απαιτεί μεγάλο πλήθος πληροφοριών (γνώση του ακριβούς αριθμού των διακινούμενων επιβατών, επιπέδου εισοδήματος των διακινούμενων, αποτίμηση της προσφερόμενης ποιότητας υπηρεσίας, προσδιορισμό του κόστους εκμετάλλευσης κάθε πλοίου, επιπέδου τεχνολογίας, υφιστάμενο ανταγωνισμό κατά γραμμή, ανταγωνισμό με άλλα μεταφορικά μέσα, κ.α.)

²⁰Για να γίνει αυτό φανερό παραθέτουμε πίνακα που να δείχνει την πορεία του πληθωρισμού και των αυξήσεων του ναυτολογίου τα αντίστοιχα έτη και όπου εύκολα διαπιστώνεται η υστέρηση των αυξήσεων έναντι του ρυθμού του πληθωρισμού

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3. ΥΠ.1: ΣΧΕΣΗ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ-ΑΥΞΗΣΗΣ ΝΑΥΛΟΥ

| Ετος | % Πληθωρισμός | % Αύξησης Ναύλου |
|------|---------------|------------------|
| 1986 | 23.0 | 20 |
| 1987 | 16.4 | 15 |
| 1988 | 13.5 | 10 |
| 1989 | 13.7 | 8 |
| 1990 | 20.4 | 15 |
| 1991 | 19.5 | 12 |

Το υψηλό επίπεδο της απαιτούμενης γνώσης προβάλλει την ανάγκη του εκσυγχρονισμού των φορέων που σχετίζονται με την Ακτοπλοΐα (Υπουργείο, Λιμάνια, Επιχειρήσεις).

Θα ήταν λάθος όμως αν η κριτική μας στη μέθοδο του προσδιορισμού του επιπέδου τιμών, περιοριζόταν στη διάγνωση, ότι οι τιμές δεν βασίζονται στη ζήτηση και στην προσφορά μιλλιομετρικών θέσεων κάθε γραμμής. Είναι θεμελιώδης παράλειψη η αγνόηση βασικών στόχων (αναπτυξιακών, περιβαλλοντικών ή και εθνικών) για την κοινωνική ευημερία. Μπορεί να υπάρξουν εναλλακτικές τιμές οι οποίες να επαυξάνουν την ευημερία των καταναλωτών και να καλύπτουν και το κόστος των επιχειρήσεων²¹. Για να δώσουμε περισσότερο έμφαση σ'αυτήν την θέση μας θα πρέπει να αναφερθούμε στην περίπτωση των μικρών και απομακρυσμένων νησιών του ελληνικού Αρχιπελάγους. Είναι δεδομένα τα χαμηλά επίπεδα ζήτησης, πρώτα απ'όλα λόγω της πληθυσμιακής "αποψίλωσης" αυτών των νησιών²², του χαμηλού εισοδήματος των κατοίκων και τελικά λόγω του χαμηλού επιπέδου ανάπτυξης²³. Από την πλευρά της προσφοράς είναι γνωστό ότι το κόστος ανά επιβάτη είναι υψηλότερο στις γραμμές χαμηλής κίνησης²⁴ κυρίως σα συνέπεια της μη-κάλυψης της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του μέσου. Επίσης δε θα παραβλέψουμε τη μεγάλη απόσταση που χωρίζει αυτούς τους τόπους από το Κέντρο. Τέλος δε πρόκειται συνήθως για τοπικές μονοπωλιακές αγορές μεταφορικών υπηρεσιών. Όλοι οι προαναφερθέντες παράγοντες οδηγούν στην επιβολή υψηλών τιμών για την μετάβαση στους συγκεκριμένους προορισμούς. Η εφαρμογή όμως μιας τέτοιας "μυωπικής" τιμολογιακής πολιτικής θα είχε πιθανόν αποτέλεσμα τη φυσική μετακίνηση (μετανάστευση) κατοίκων και δραστηριοτήτων σε ευνοϊκότερες τοποθεσίες όπου θα αποφευγόταν η πολυδάπανη μεταφορά. Η μετακίνηση αυτή όμως θα σήμαινε την πλήρη εγκατάλειψη κάποιων νησιών άρα την ουσιαστική συρρίκνωση του εθνικού χώρου και τον "τραυματισμό" της εθνικής συνοχής.

²¹ Βλ. D.F. Spulber, "Regulation and Markets", ο.π. σελ.113.

²² Βλ. Γ. Γιαγκάκη, "Μικρές Οριακές Ελλάδες", Εκδόσεις βιβλιοφίλων, Αθήνα, 1990.

²³ Είναι γνωστό ότι συγκαταλέγονται στις δέκα φτωχότερες περιφέρειες της ΕΕ.

²⁴ Α.Ε. Kahn, "Economics of Regulation, ο.π. σελ. XIX.

Το τελικό συμπέρασμα είναι ότι η βέλτιστη τιμολογιακή πολιτική οφείλει να ανταποκρίνεται σε ένα πλέγμα κοινωνικών, οικονομικών, επιχειρηματικών και αναπτυξιακών στόχων. Κρίνουμε δε ότι η παρούσα τιμολογιακή πολιτική είναι ατελής καθώς καλύπτει μερικώς κάποιους από αυτούς τους στόχους.

7.4. Η επίδραση της ασκούμενης τιμολογιακής πολιτικής στην Ισορροπία της Αγοράς Ακτοπολιτικών Υπηρεσιών.

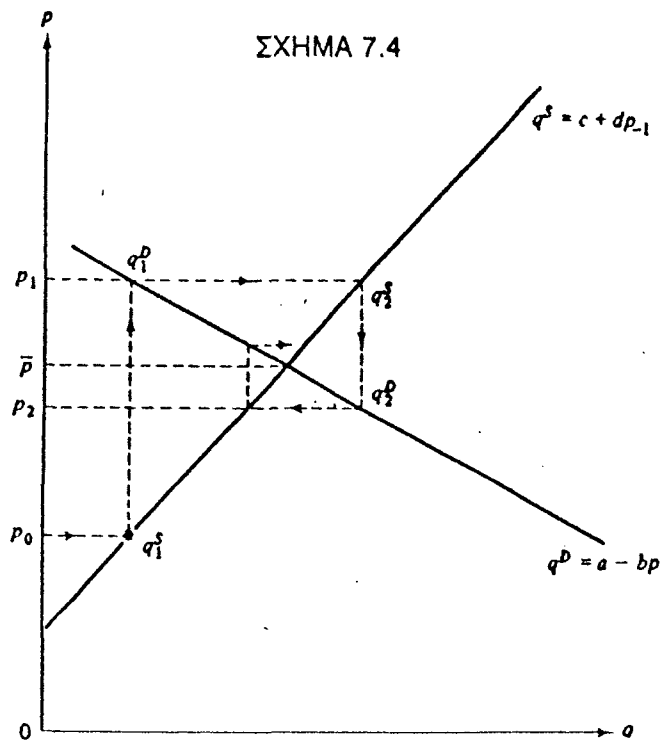
Για να συμπληρώσουμε την εικόνα της ασκούμενης τιμολογιακής πολιτικής θεωρήσαμε αναγκαίο να προσεγγίσουμε με μια οικονομετρική μέθοδο το θέμα της Ισορροπίας της Αγοράς και την επίδραση των εξωγενώς καθοριζόμενων τιμών.

Γι' αυτό το σκοπό επιλέξαμε μια συγκεκριμένη κύρια γραμμή, αυτήν που συνδέει τον Πειραιά με τα νησιά των Δωδεκανήσων (Κάλυμνο, Κω, Λέρο, Πάτμο, Ρόδο). Επεξεργασθήκαμε στοιχεία μηνιαίας διακίνησης επιβατών Β' Θέσης κατά προορισμό, για 3 χρόνια (1988, 1989, 1989). Για να έχουμε έναν αναγκαίο αριθμό παρατηρήσεων (12) αθροίσαμε τα επιμέρους μηνιαία στοιχεία σε τρίμηνη βάση.

Για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και για τους συγκεκριμένους νησιωτικούς προορισμούς χρησιμοποιήσαμε τους ναύλους Β' Θέσης, βάσει του Ναυολογίου που είχε εκδώσει το ΥΕΝ.

Χρησιμοποιώντας αποαθροιστικοποιημένα στοιχεία τόσο για την κίνηση επιβατών όσο και τους αντίστοιχους ναύλους μας δίδεται η ευκαιρία να αναλύσουμε και κατ'επέκτασιν να προβλέψουμε τα βασικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης αγοράς. Έχοντας ως δεδομένο ότι οι τιμές καθορίζονται εξωγενώς με βάση τον ΚΔΝΔ, πρέπει να αναμένουμε μια δυσλειτουργία της Αγοράς εφ' όσον δεχτούμε ότι θα ισχύουν δυνητικά οι βασικές αρχές της ανταγωνιστικής αγοράς. Είναι δε αναμενόμενο ότι ο εξωγενής καθορισμός των τιμών θα δημιουργήσει αστάθεια (instability) στη συγκεκριμένη αγορά τόσο σε βραχυχρόνιο όσο και σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Το θεωρητικό σχήμα που θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε είναι το κλασσικό σχήμα του ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΑΡΑΧΝΗΣ²⁵.

²⁵Βλ. M.D. Intriligator, Οικονομετρικά Υποδείγματα, Τεχνικές & Εφαρμογές, Gutenberg, Αθήνα, σελ. 140.



Η δυναμική λειτουργία του συγκεκριμένου σχήματος συσχετιζόμενη με την διαφορετική διαχρονική συμπεριφορά των εξωγενώς καθοριζόμενων μεταβλητών (τιμές) εισάγει στο σύστημα επιπλέον αστάθειες δυναμικού χαρακτήρα.

Είναι δυνατόν στη δυναμική ισορροπία να έχουμε σύγκλιση ευσταθούς χαρακτήρα ή ευσταθούς και ημιτονοειδώς συγκλίνουσας ισορροπίας ή ασταθούς ισορροπίας.

Η εμπειρική επαλήθευση του παραπάνω θεωρητικού σχήματος μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας κλασσικά συστήματα ζήτησης της μορφής

$$Q_d = f(yR_2, pR_2, pK_2, pL_2) \quad (1)$$

$$Q_s = g(yR_2) \quad (2)$$

Από την ανηγμένη μορφή (Reduced form) των εξισώσεων (1) και (2) μπορεί να προκύψει το VAR σχήμα (Vector Autoagressive Model) της μορφής²⁶.

$$yR_{2t} = \sum_{j=1}^{K_1} \beta_{1j} yR_{2t-j} + \sum_{j=0}^{K_2} \beta_{2j} yK_{2t-j} + \sum_{j=0}^{K_3} \beta_{3j} yL_{2t-j} + u_{1t} \quad (3)$$

$$yK_{2t} = \sum_{j=1}^{m_1} \gamma_{1j} yK_{2t-j} + \sum_{j=0}^{m_2} \gamma_{2j} yR_{2t-j} + \sum_{j=0}^{m_3} \gamma_{3j} yL_{2t-j} + u_{2t} \quad (4)$$

$$yL_{2t} = \sum_{j=1}^{n_1} \delta_{1j} yL_{2t-j} + \sum_{j=0}^{n_2} \delta_{2j} yR_{2t-j} + \sum_{j=0}^{n_3} \delta_{3j} yK_{2t-j} + u_{3t} \quad (5)$$

όπου :

yR_2 = αριθμός διακινούμενων επιβατών στην Ρόδο.

yK_2 = αριθμός διακινούμενων επιβατών στην Κώ.

yL_2 = αριθμός διακινούμενων επιβατών στην Κάλυμνο, Λέρο, Πάτμο.

$\beta_{1j}, \beta_{2j}, \beta_{3j}, \gamma_{1j}, \gamma_{2j}, \gamma_{3j}, \delta_{1j}, \delta_{2j}, \delta_{3j}$ = παράμετροι υπό εκτίμηση

$K_1, K_2, K_3, m_1, m_2, m_3, n_1, n_2, n_3$ είναι παράμετροι η εκτίμηση των οποίων μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας επαναληπτικές μορφές με κριτήριο επιλογής το ελάχιστο μέσο τετραγωνικό σφάλμα.²⁷

²⁶ Βλ. H. Lutkepohl, "Forecasting Aggregated Vector ARMA Processes", Springer-Verlag, Berlin, 1987, και H. Lutkepohl, Prediction tests for Structural Stability, "Journal of Econometrics" 39, σελ. 267-296, 1988, και A.C. Harvey, "Forecasting, Structural Time Series Models, and the Kalman Filter", Cambridge University Press, Cambridge, 1989.

²⁷ Για τους υπολογισμούς χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό MICRO-TSP σε περιβάλλον 386.

Οι εκτιμήσεις²⁸ δίνονται στον ΠΙΝΑΚΑ 7.4.1. Η αντίστοιχη γραφική παρουσίαση πραγματικών και θεωρητικών τιμών δίνεται στο Διάγραμμα 7.4.1.

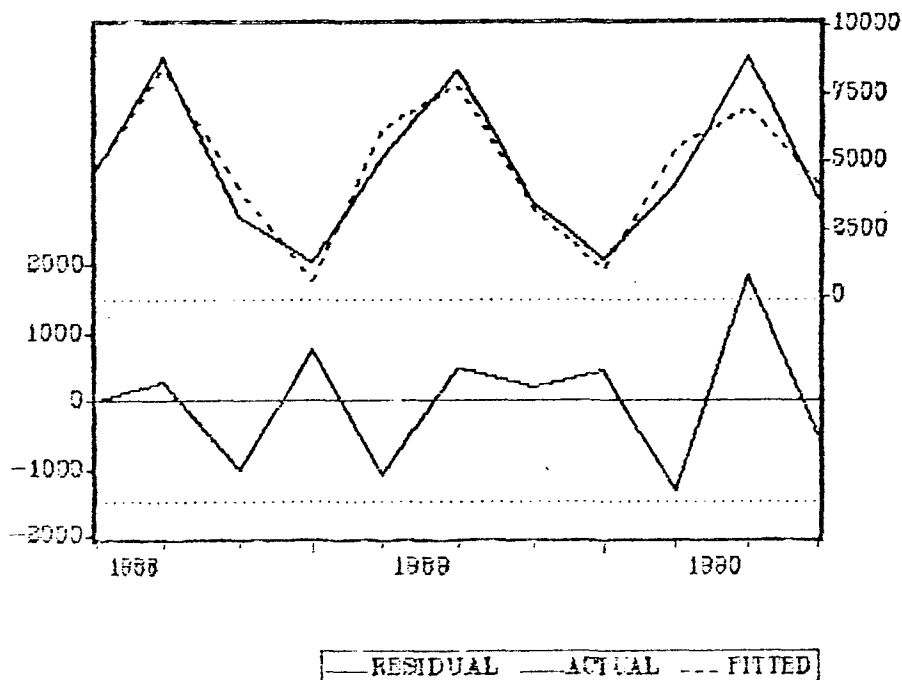
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.4.1

VARIABLE / Dependent Variable is YK2
 Date: 2-11-1980 / Time: 7:56
 SMPL range: 1988.2 - 1990.4
 Number of observations: 11

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|------------|-------------|
| YK2(-1) | -416.00595 | 954.65412 | -0.4357661 | 0.685 |
| YK2(-2) | 0.0770922 | 0.4129667 | 0.1866790 | 0.861 |
| YK2(-1) | 582.21419 | 1336.4174 | 0.4356530 | 0.686 |
| YK2(-2) | -1.4710114 | 0.6119221 | -2.4039196 | 0.074 |
| PR2 | 22.323976 | 82.732412 | 0.2698335 | 0.801 |
| PK2 | -25.328434 | 92.197861 | -0.2747182 | 0.797 |
| C | 13803.091 | 9369.7998 | 1.4731468 | 0.215 |

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|----------|
| R-squared | 0.884576 | Mean of dependent var | 4764.364 |
| Adjusted R-squared | 0.711439 | S.D. of dependent var | 2751.250 |
| S.E. of regression | 1477.912 | Sum of squared resid | 8736896. |
| Durbin-Watson stat | 3.375353 | F-statistic | 5.109129 |
| Log likelihood | -90.32676 | | |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.1



²⁸ Οι αναλυτικοί Πίνακες Εκτιμήσεων βρίσκονται στο Παράρτημα 7.

Οι εκτιμήσεις για τη δεύτερη εξίσωση δίνονται στον Πίνακα 7.4.2, ενώ οι αντιστοιχες γραφικές παραστάσεις πραγματικών και θεωρητικών τιμών δίνονται στο Διάγραμμα 7.4.2.

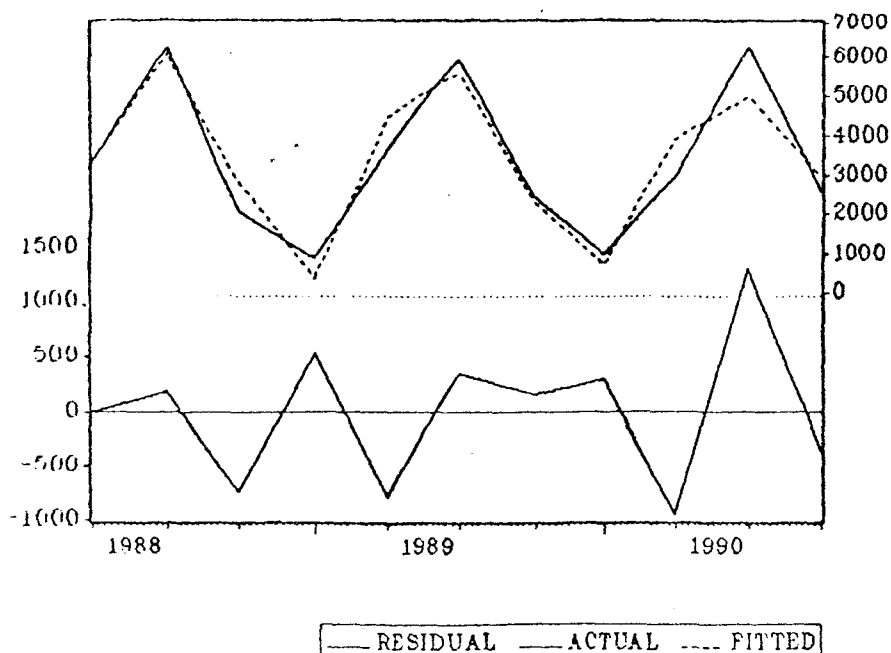
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.4.2

```
VAREST // Dependent Variable is YK2
Date: 2-11-1980 / Time: 8:01
SMPL range: 1988.2 - 1990.4
Number of observations: 11
```

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|------------|-------------|
| YR2(-1) | -296.42289 | 682.02269 | -0.4346232 | 0.686 |
| YR2(-2) | 0.0547805 | 0.2950311 | 0.1856769 | 0.862 |
| YK2(-1) | 414.85337 | 954.76148 | 0.4345100 | 0.686 |
| YK2(-2) | -1.0504823 | 0.4371685 | -2.4029230 | 0.074 |
| PR2 | 15.930837 | 59.105577 | 0.2695319 | 0.801 |
| PK2 | -18.074907 | 65.867870 | -0.2744116 | 0.797 |
| C | 9856.8199 | 6693.9596 | 1.4724947 | 0.215 |

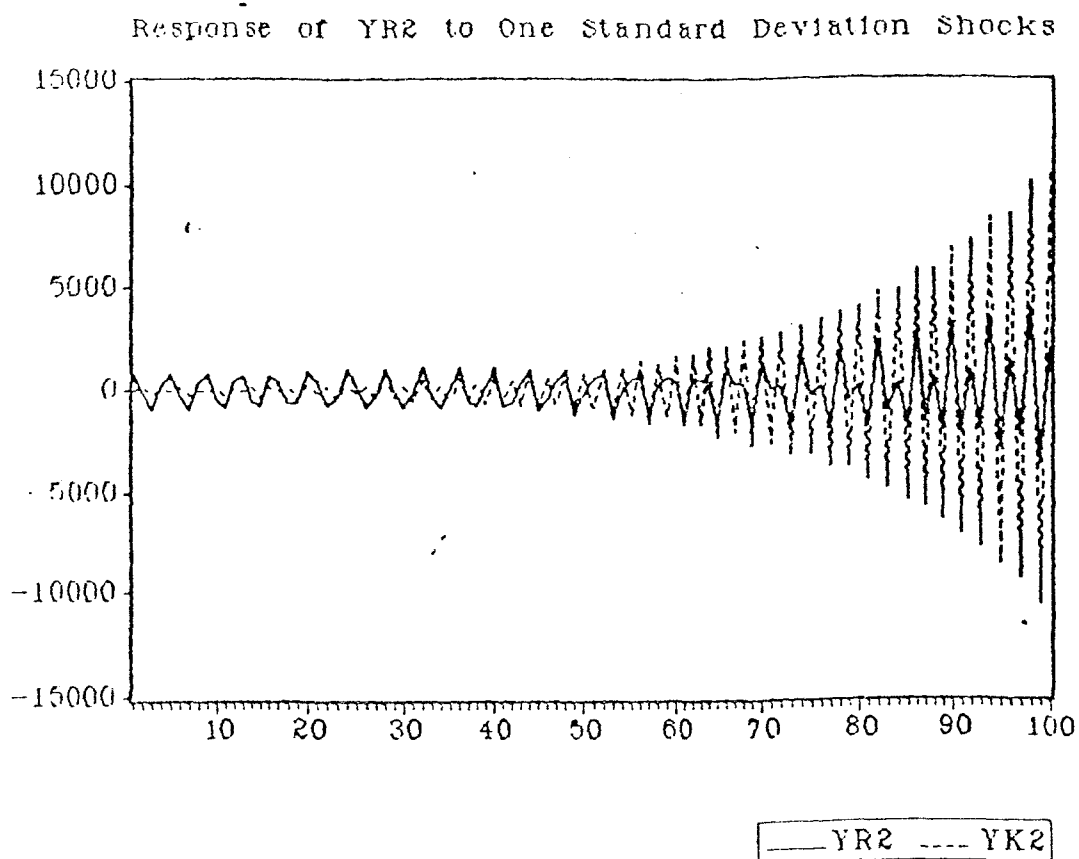
| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|----------|
| R-squared | 0.884553 | Mean of dependent var | 3403.000 |
| Adjusted R-squared | 0.711383 | S.D. of dependent var | 1965.353 |
| S.E. of regression | 1055.848 | Sum of squared resid | 4459259. |
| Durbin-Watson stat | 3.375474 | F-statistic | 5.108004 |
| Log likelihood | -86.62761 | | |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.2.



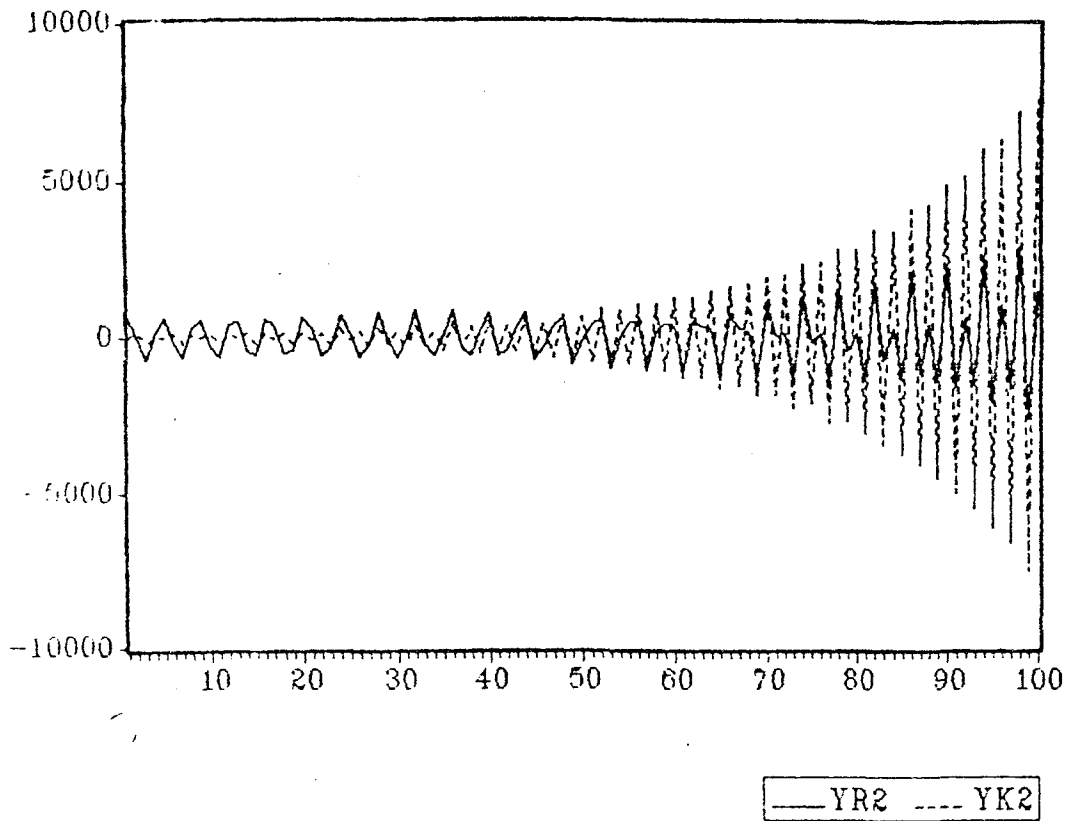
Θεωρώντας ότι το σύστημα των εξισώσεων (3)-(5) μπορεί να παρουσιάσει την δυναμική λειτουργία της αγοράς δηλαδή την αγορά όπως θα λειτουργούσε υπό συνθήκας ανταγωνισμού όπου οι τιμές θα καθορίζοντο ενδογενώς από τη λειτουργία του συστήματος με τα πραγματικά δεδομένα αγοράς. Δηλαδή δώσαμε εναλλακτικά shocks στους διαταρακτικούς όρους του συστήματος και υπολογίσαμε γραφικά τις επιπτώσεις στη διαμόρφωση της ζήτησης και για τα τρία νησιωτικά σημεία. Τα γραφικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στα Διαγράμματα 7.4.3. και 7.4.4.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.3



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.4

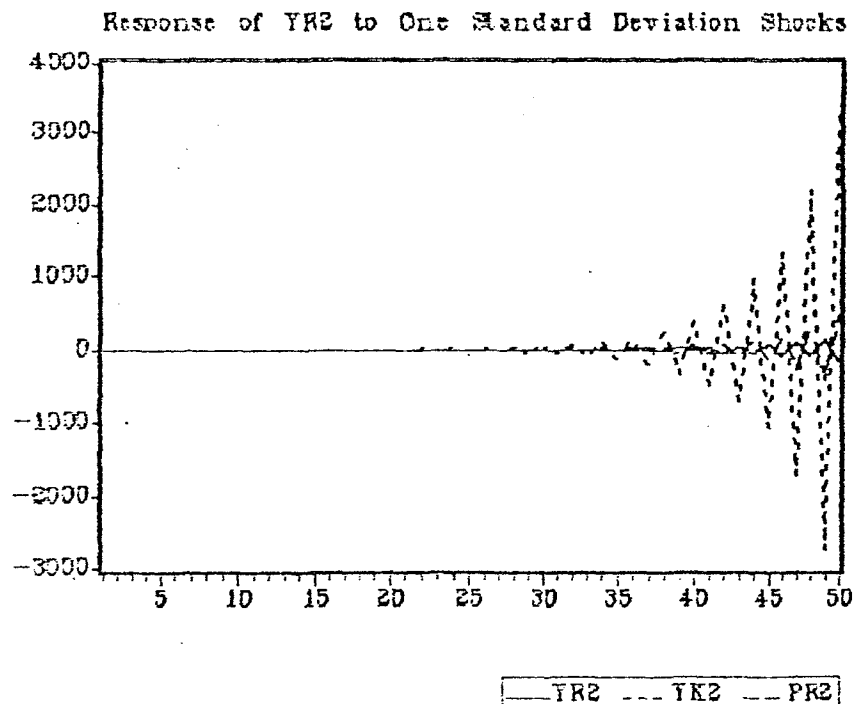
Response of YK2 to One Standard Deviation Shocks



Παρατηρούμε ότι πλέον και για τα δύο σημεία, παρουσιάζεται έντονο πρόβλημα ανισορροπίας η οποία για τις μεν σαράντα πρώτες περιόδους ακολουθεί μια εκθετικά εξελισσόμενη συνημιτονοειδή συμπεριφορά. Σε καμία περίπτωση δεν έχουμε σύγκλιση σε κάποιο σημείο ισορροπίας πράγμα το οποίο επιβεβαιώνει ότι η παρέμβαση στην συγκεκριμένη αγορά, καθορίζοντας εξωγενώς τις τιμές έχει την αγορά σε μια διαρκή ανισορροπία. Αυτό που είναι ενδιαφέρον είναι ο μακροχρόνιος τρόπος αντίδρασης της αγοράς όπου μετά από σαράντα με πενήντα περιόδους η ανισορροπία της είναι εντονώτατη. Δηλαδή αν αφηνόταν να λειτουργήσει η αγορά με βάση τις συνθήκες που καθορίζονται από τον πλήρη ανταγωνισμό θα οδηγούμεθα σε ανισορροπίες βραχυχρονίου και μακροχρονίου ορίζοντα.

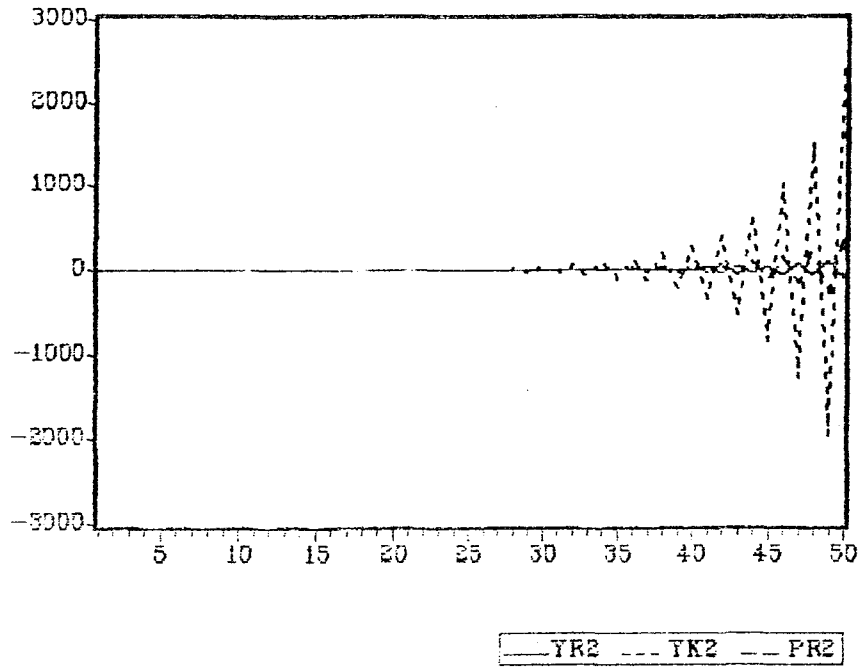
Τέλος αναλύοντας την δυνητική περίπτωση μερικής μόνο εξωγενούς επίδρασης μερικών τιμών όπως η τιμή της Ρόδου η λειτουργία της συστήματος οδηγεί σε έντονες ανισορροπίες μετά από μια περίοδο (20 περίπου περιόδους) όπου πλέον η ανισορροπία αποκτούν μεγάλο εύρος με τις επικείμενες συνέπειές τους. Μια ανάλογη παρουσίαση γραφική γίνεται στα Διαγράμματα 7.4.5, 7.4.6., 7.4.7.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.5



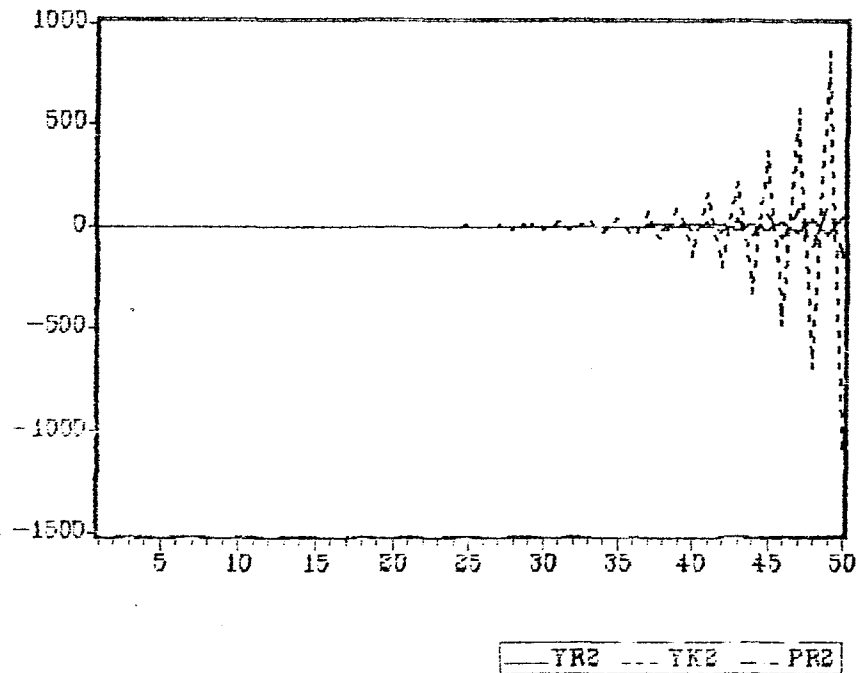
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.6

Response of YK2 to One Standard Deviation Shocks



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.4.7

Response of PR2 to One Standard Deviation Shocks



Αρα η αγορά απαιτεί Ταυτόχρονη επιβολή τιμών ούτως ώστε να σταθεροποιείται.

7.5. Στοιχεία Προτεινόμενης Τιμολογιακής Πολιτικής

7.5.1. Εισαγωγή

Αναζητώντας τα στοιχεία μιας νέας τιμολόγησης θα πρέπει να βασισθούμε σε συμπεράσματα που προέκυψαν κυρίως από την μελέτη των χαρακτηριστικών της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών σε συνδυασμό με την υπάρχουσα εμπειρία τιμολόγησης μεταφορικών αγορών με παρόμοια χαρακτηριστικά . Θα επαναλάβουμε ότι η νέα τιμολογιακή πολιτική εκτός από τους οικονομικούς στόχους τους οποίους θα πρέπει να καλύπτει οφείλει να ανταποκρίνεται και ένα πλέγμα άλλων εξίσου σημαντικών στόχων.

Δεν υπάρχει ένα εξειδικευμένο μέρος της οικονομικής θεωρίας που να αφορά ειδικά την τιμολόγηση μεταφορών. Η ενασχόληση γύρω από αυτό το θέμα σχετίζεται με θεωρίες τιμολόγησης οι οποίες γενικά διακρίνονται σε τιμολόγηση "μεταφορικής υποδομής" και σε τιμολόγηση "μεταφορικών υπηρεσιών". Η έννοια της υποδομής δεν είναι πλήρως προσδιορισμένη αλλά συνήθως έτσι θεωρείται ο κεφαλαιουχικός εξοπλισμός που προσφέρεται εκ μέρους του Κράτους ή από άλλη Δημόσια Αρχή (δρόμοι, γέφυρες, κανάλια, λιμάνια, αεροδρόμια).

Η παρατηρούμενη μεγαλύτερη ενασχόληση με την τιμολόγηση της υποδομής²⁹ οφείλεται στο γεγονός ότι οι κυβερνητικοί οργανισμοί δείχνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον γι'αυτό το αντικείμενο,έτσι χρηματοδότησαν σχετικές αναλύσεις και έρευνες από όπου προήλθε και η απαραίτητη γνώση.

Αντίθετα το θέμα της τιμολόγησης μεταφορικών υπηρεσιών, ειδικά η μεταφορά επιβατών δεν έχει αναλυθεί ούτε μελετηθεί όσο θα αναμένετο.

²⁹Βλ. E. Quinet, H.Schuster, "Pricing the use of infrastructure", Report of the Seventh Round Table on Transport Economics, E.C.M.T., O.E.C.D, Paris, 1971.
Βλ. E. Quinet, L. Touzery, H. Triebel, Economie des Transports, Economica,Paris, 1982, σελ.67-96.

Αυτή η κατάσταση δε χαρακτηρίζει ακόμη περισσότερο τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών³⁰.

7.5.2. Βασικά στοιχεία της Θεωρίας Τιμών για Επιβατικές Μεταφορικές Υπηρεσίες.

Όπως είναι γνωστό, στις μεταφορικές αγορές δεν συναντάται συχνά η αγορά του τέλειου ανταγωνισμού. Σε μια τέλεια ανταγωνιστική αγορά, η τομή των καμπυλών της ζήτησης και της προσφοράς μας προσδιορίζει την τιμή, και σε κατάσταση ισορροπίας, αυτή η τιμή εξασφαλίζει ένα ικανοποιητικό κέρδος για όλους τους παραγωγούς αυτής της υπηρεσίας. Η συνηθέστερη μορφή που συναντάται στις μεταφορές είναι αυτή του ατελούς ανταγωνισμού, δηλαδή η ολιγοπωλιακή ή και μονοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς. Αυτή η διαπίστωση επαληθεύεται πλήρως όπως είδαμε, στο Κεφάλαιο 6, και στην περίπτωση της Αγοράς των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα. Σε μια ατελή ανταγωνιστική αγορά (όπως αυτή του ολιγοπωλίου) για να έχουμε την ικανοποίηση των άριστων συνθηκών κατά Pareto³¹.

Η τιμή θα πρέπει να ισούται με το Οριακό Κόστος δηλ. $T=OK$. Η αριστοποίηση στα κατά Pareto οικονομικά της ευημερίας σχετίζεται με την άριστη χρήση της δεδομένης κεφαλαιουχικής δομής. Όμως η κοινωνική υπεραξία, η οποία αντλείται από τις τιμές στις οποίες οι καταναλωτές θα αγοράσουν και οι παραγωγοί θα πουλήσουν, θα μπορούσε να είναι ίση με τη συνολική χρησιμότητα μόνο αν η οριακή χρησιμότητα του χρήματος ήταν σταθερή και πανομοιότυπη στις διαπροσωπικές συγκρίσεις³². Αυτή η συνθήκη είναι απίθανο να πραγματοποιηθεί σε έναν κόσμο με τόση άνιση κατανομή εισοδήματος. Η οικονομική αποδοτικότητα από την άλλη πλευρά επιβάλλει η τιμή να ισούται με το Βραχυχρόνιο Οριακό Κόστος και όχι με το

³⁰Βλ. R.O. Goss, Peak load Pricing in Liner Shipping. A comment on Davies' Paper, "International Journal of Transport Economics", June 1986,σελ.223.

³¹ΟΡΙΑΚΟΣ ΛΟΓΟΣ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ = ΟΡΙΑΚΟ ΛΟΓΟ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ
Βλ. C. H. Sharp, "Transport Economics", Macmillan Studies in Economics, Macmillan Ltd, London, 1973, σελ.40

³²Βλ. C.H. Sharp, "Transport Economics", ο.π. σελ. 41. και Harold Hotelling "The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates, "Econometrics", Vol. 6, 1938 σελ. 242 όπως αυτή αναφέρεται στο M.L. Fair, E.W. Williams, "Economics of Transportation and Logistics", Business Publications Inc., 1975, σελ. 301.

Συνολικό Μέσο Κόστος, όχι μόνον γιατί αυτή η τιμή δίνει το σωστό "σήμα" στους καταναλωτές για το Οριακό Κόστος Ευκαιρίας της υπηρεσίας που αγοράζουν αλλά και διότι αυτή η τιμή θα τείνει αυτόματα να διατηρεί την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ χωρητικότητας και ζήτησης. Αυτό θα γίνεται πρώτον, διότι μόνον όταν οι τιμές θα πέφτουν κάτω από το Μεταβλητό Κόστος των "υψηλού κόστους" παραγωγών, αυτοί θα αναγκάζονται να κλείνουν τις μη αποδοτικές επιχειρήσεις τους και δεύτερον διότι η πτώση της τιμής κάτω από το Συνολικό Μέσο Κόστος των νέων επιχειρήσεων θα αποθαρύνει την είσοδο νέου κεφαλαίου εκτός αν αυτό θα έπρεπε να γίνει γιατί το Συνολικό Μέσο Κόστος του είναι μικρότερο από το Μέσο Μεταβλητό Κόστος των επιχειρήσεων³³.

Εκτός από τα φιλοσοφικά προβλήματα που σχετίζονται με την κατανομή του εισοδήματος και αξίες της κοινωνικής δικαιοσύνης υπάρχουν και βασικά προβλήματα στην εφαρμογή της τιμολόγησης με βάση το Οριακό Κόστος³⁴.

* Πρώτον υπάρχει πρόβλημα να δημιουργηθούν στρεβλώσεις στην οικονομία, αν η τιμολόγηση του οριακού κόστους εφαρμόζεται μόνο σε ορισμένες περιοχές και όχι σε άλλες. Η οριακού κόστους τιμολόγηση στις μεταφορές θα έτεινε να εκτρέψει ζήτηση από άλλους τομείς της οικονομίας, όπου η τιμολόγηση βασίζεται στο μέσο κόστος.

* Δεύτερον, η μεγαλύτερη δυσκολία της οριακού κόστους τιμολόγησης είναι η χρησιμοποίησή της, εκεί όπου υπάρχουν "ασυνέχειες" στην παραγωγική διαδικασία και η παραγωγή μπορεί να επεκταθεί μόνον με αδιαίρετα "συμπαγή κομμάτια" (όπως το υποχρεωτικό ταξίδι επιστροφής ενός δρομολογημένου μεταφορικού μέσου).

* Τρίτον, το πρόβλημα της επιλογής σαν βάση της τιμολόγησης, ανάμεσα στο μακροχρόνιο και στο βραχυχρόνιο οριακό κόστος (δηλ. τη συμμετοχή ή όχι των δαπανών ανάπτυξης-επέκτασης της παραγωγικής δραστηριότητας στον υπολογισμό της τιμής).

³³Βλ. A.E. Kahn, "Economics of Regulation", οπ.π. σελ. 175(II).

³⁴Βλ. B.N. Μεταξά, "η Οικονομική των Μεταφορών", οπ.π. σελ. 77-79, και C.H. Sharp, "Transport Economics", οπ.π. σελ. 42-43, και A.E. Kahn, Economics of Regulation, οπ.π. σελ 77-79

* Τέταρτον, η υιοθέτηση αυτής της μεθόδου ορισμού της τιμής μπορεί να προκαλέσει ζημίες στις επιχειρήσεις και να δημιουργήσει την ανάγκη επιχορήγησης από κάποια πηγή (όταν πρόκειται για επιχειρήσεις μειούμενου μέσου κόστους).

Αυτά τα θεωρητικά προβλήματα που αναφέρθηκαν συνδέονται και με τεχνικές δυσκολίες για την πιστοποίηση και τη μέτρηση του οριακού κόστους και τη διαμόρφωση του κατάλληλου συστήματος τιμολόγησης.

Ένα προσπατούμενο για τη διαδικασία της τιμολόγησης, είναι αυτό του ακριβούς προσδιορισμού της μονάδας παραγωγής, ώστε να προσδιορίσουμε το κόστος και κατ'επέκτασιν την ιδανική τιμή ($OK=T$). Σ'αυτή την προσπάθεια στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών, αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα τόσο του κοινού κόστους όσο και του συνδεδεμένου κόστους.

Το κόστος της μεταφοράς 1.000 επιβατών σε ένα προαναγγελλμένο ταξίδι μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών σημείων, συνιστά μια μοναδική "ενότητα" κοινού κόστους, δεν μπορούν οι επιβάτες να αντιμετωπισθούν σαν ένας προς ένας επιβάτης αλλά ή όλοι μαζί ή κανένας. Αυτή η κατάσταση έχει σα συνέπεια, το κόστος μεταφοράς κάθε επιπλέον επιβάτη σε ένα δεδομένο ταξίδι να είναι σχεδόν μηδενικό³⁵ ενώ το κόστος ενός επιπλέον ταξιδιού βέβαια πολύ περισσότερο από το μηδέν. Η αν χρησιμοποιήσουμε περισσότερο ακριβείς οικονομικούς όρους, το κόστος της επιπλέον πωλούμενης ποσότητας (θέση επιβάτη) είναι πρακτικά μηδενικό ενώ το οριακό κόστος παραγωγής (ενός ταξιδιού) είναι πολύ μεγαλύτερο του μηδενός.

Αυτή η μεγάλη διαφορά μονάδας παραγωγής και μονάδας πώλησης παράλληλα με την παρουσία του κοινού κόστους περιπλέκει τη διαδικασία τιμολόγησης. Έτσι αν εφαρμόζαμε "δογματικά" τον κανόνα της οριακής τιμολόγησης, αυτό θα σήμαινε ότι ο πρώτος επιβάτης του πλοίου θα επλήρωνε όλο το κόστος λειτουργίας του μέσου, ενώ ο οποιοσδήποτε

³⁵ Βλ. A.E. Kahn, "Economics of Regulation", οπ.π. σελ. 75.

και R. Roganis, Flying-off Course, οπ.π. σελ. 208.

και L. Roueche, Marginal cost pricing of ferry transportation: a practical application, "Maritime Policy and Management", 1978, 5, σελ. 23.

επόμενος επιβάτης θα πλήρωνε μόνο το κόστος εκτύπωσης του εισιτηρίου του!!!³⁶.

Αν συνδυάσουμε αυτό το χαρακτηριστικό δηλαδή του σχεδόν μηδενικού κόστους της μεταφοράς ενός επιπλέον επιβάτη με τη διαπίστωση ότι προκειμένου περί ενός δρομολογημένου μεταφορικού μέσου το οποίον είναι έτοιμο να αποπλεύσει για την εκτέλεση προγραμματισμένου ταξιδιού, το σύνολο του κόστους του γίνεται σταθερό³⁷. Τότε εύλογα θα καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η ισχυρότατη τάση του μεταφορέα θα πρέπει να είναι η προσέλευση επιβατών μέχρι της πλήρους κάλυψης του κόστους αλλά και με την επίτευξη της μέγιστης δυνατής κάλυψης της χωρητικότητας του μέσου.

Πράγματι τα έσοδα του μεταφορέα είναι μια συνάρτηση των τιμών και της καλυπτόμενης χωρητικότητας (συντελεστή κάλυψης). Καθώς η μικρή κάλυψη της χωρητικότητας συνιστά τον βασικό λόγο απώλειας εσόδων και με δεδομένο ότι η μη-χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα δεν είναι δυνατόν να αποθηκευτεί, είναι απολύτως λογικό να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η τιμή θα πρέπει να σχετίζεται περισσότερο με την μεγιστοποίηση του συντελεστή κάλυψης και λιγώτερο με την αντανάκλαση του κόστους του μεταφορέα³⁸.

Το επίπεδο κάλυψης της χωρητικότητας, είναι όπως έχουμε ήδη διαπιστώσει στο Κεφάλαιο της Ζήτησης, συνάρτηση και του χρόνου κατά τον οποίο καταναλώνεται η ακτοπλοϊκή υπηρεσία. Αρα η μεγάλη ευελιξία της τιμολογιακής πολιτικής ως προς τον παράγοντα χρόνο είναι μια απόλυτη αναγκαιότητα³⁹. Η κυριαρχία του παράγοντα του χρόνου έχει αποδειχθεί και από τις χαμηλές ελαστικότητες ζήτησης που έχουν καταγραφεί σε μελέτες που αφορούν μετακινήσεις επιβατών σε Ευρωπαϊκές

³⁶Βλ. P.C. Stubs, W.J. Tyson, M.O. Dalvi, "Transport Economics", ο.π. σελ. 72.

³⁷ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλου, "Ναυτιλιακή Οικονομία και Πολιτική", ο.π. σελ. 35, και και R. Doganis, "Flying-Off course", ο.π. σελ. 212.

³⁸ Βλ. H.S. Seidenfus, The Regulation of Prices and capacity, instruments of optimal factor allocation in transportation, στο "Criteria of Transport Pricing", Cornell Maritime Press, Inc, Cambridge, Maryland, 1973 σελ. 179.

³⁹ Βλ. R. Goergen, "Some problems raised by transportation pricing on the basis of Marginal Cost" στο "Criteria of Transport Pricing" ο.π. σελ. 21-40.

χώρες⁴⁰. Αυτό δείχνει ότι η ζήτηση για μεταφορά είναι ανελαστική, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχουν εναλλακτικά μεταφορικά μέσα. Το ίδιο αποδείχθη και στην περίπτωση των ελληνικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών⁴¹. Αρα οι μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψιν στον καθορισμό των τιμών, ιδιαίτερα όταν αυτές πρέπει να ανταποκριθούν στο στόχο της κάλυψης όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Το τελικό συμπέρασμα αυτής της σύντομης θεωρητικής αναφοράς είναι ότι στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών αναζητούμε ένα σύστημα τιμολόγησης, βασισμένο στο οριακό κόστος το οποίο όμως θα πρέπει να απαντά στην παρουσία κοινού κόστους, στο αδιαίρετο της παραγωγικής διαδικασίας και βέβαια στο φαινόμενο της έντονης εποχικότητας.

7.5.3 Θεωρία Διάκρισης Τιμών

7.5.3.1 Εισαγωγή

Με δεδομένες τις αναγκαίες συνιστώσες της τιμολόγησης που θέσαμε, έχοντας υπ' όψιν την μορφή της αγοράς των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δηλαδή αυτής του ολιγοπωλίου, και τα χαρακτηριστικά της διαφοροποιημένης υπηρεσίας που έχουμε διαπιστώσει, πιστεύουμε ότι θεωρητικά το κατάλληλο σύστημα επιβολής τιμών, είναι το σύστημα της διάκρισης τιμών⁴².

Η πράξη της πώλησης του ίδιου αγαθού ή υπηρεσίας, το οποίο παράγεται κάτω από ένα μοναδικό έλεγχο (επιχείρηση) σε διαφορετικές τιμές σε διαφορετικούς αγοραστές, είναι γνωστή σα διάκριση τιμών⁴³. Η χρησιμοποιώντας έναν άλλο ορισμό, σαν Διάκριση θα μπορούσε να ορισθεί η πώληση δύο ή περισσότερων αγαθών ή υπηρεσιών σε τιμές οι

⁴⁰ Οι ελαστικότητες κινούνται μεταξύ -0.1 και -0.7 Βλ. P.C. Stubbs, W.J. Tyson, M.O. Dalvi, "Transport Economics", ο.π. σελ. 88.

⁴¹ Βλ. παρακάτω σελίδα.

⁴² Βλ. Joan Robinson, "Economics of Imperfect Competition", Macmillan & Co Ltd, London, reprinted 1961, σελ. 179.

⁴³ ibid

οποίες έχουν διαφορετική αναλογία ως προς το Οριακό Κόστος (T1/OK1#T2OK2).

Το σύστημα της διαφοροποίησης των τιμών έχει γνωρίσει ευρύτατη εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών⁴⁴. Σε μια από τις πρώτες συζητήσεις σχετικά με τη θεωρία της διάκρισης τιμών, η χρήση εκ μέρους των σιδηροδρόμων, εισιτηρίων πρώτης και τρίτης θέσης, θεωρήθηκε σαν από ένα σπάνιο αλλά επιτυχές παράδειγμα διάκρισης⁴⁵. Αλλά και στη σύγχρονη εποχή και στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών επιβατών, η εφαρμογή τεχνικών τιμολόγησης αιχμής ανταιχμής, θεωρήθηκε επίσης επιτυχής⁴⁶.

7.5.3.2. Βασικά σημεία θεωρίας Διάκρισης Τιμών

Ο κύριος λόγος που ολιγοπωλητές ή οι μονοπωλητές επιλέγουν το σύστημα της διαφοροποιημένης τιμολόγησης είναι το γεγονός ότι με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνουν μεγαλύτερα έσοδα και πωλούν περισσότερη ποσότητα προϊόντος. Όμως για να είναι δυνατή η διάκριση των τιμών πρέπει να πληρούνται ορισμένοι βασικοί όροι⁴⁷:

Ο βασικός όρος που επιτρέπει την προσφορά διαφορετικών μονάδων μεταφορικής υπηρεσίας σε διαφορετικές τιμές έγκειται στο ότι η αγορά θα πρέπει να είναι διαιρεμένη (διαχωρισμένη) σε ξεχωριστά τμήματα και ότι θα πρέπει να είναι αδύνατη η μεταφορά προϊόντος ή υπηρεσίας από ένα τμήμα της αγοράς σε άλλο (ή με άλλα λόγια να αποφεύγονται οι μεταπωλήσεις).

Άλλος αναγκαίος όρος είναι η διάκριση των αγοραστών σε διαφορετικές ομάδες, ξεχωρίζοντας τη μία από την άλλη με κάποιο πρακτικά διακριτό χαρακτηριστικό που να σχετίζεται με την επιβολή διαφορετικής

⁴⁴Πρωτοπόρος στο θέμα της μελέτης του συστήματος διαφοροποίησης τιμών στις μεταφορικές βιομηχανίες ήταν ο μεγάλος οικονομολόγος Arthur C. Pigou (1877-1959) ο οποίος άρχισε να ασχολείται με αυτό το θέμα από την δεκαετία του 1920 και αυτό αποτυπώνεται στο σύγγραμμά του, "The Economics of Welfare", όπου αφιερώνει το 18ο κεφάλαιο, στο ιδιαίτερο πρόβλημα των τιμών των σιδηροδρόμων, τις οποίες διαπραγματεύεται με γνώμονα το σύστημα των διαφοροποιημένων τιμών. Βλ. A.C. Pigou, "The Economics of Welfare", Macmillan & Co Ltd, London, 1932, σελ. 290-317.

⁴⁵Βλ. F.Y. Edgeworth, "Papers Relating to Political Economy", Vol.1, Macmillan, London, 1925, σελ. 174.

⁴⁶Βλ. R.O. Goss, "Peak Load Pricing in Liner Shipping" ο.π. σελ. 231.

⁴⁷Βλ. Joan Robinson, "Economics of Imperfect Competition", ο.π.σελ. 179-181 και M.L. Fair, E.W. Williams, "Economics of Transportation", Business Publications Inc., Dallas, Texas, 1975, σελ. 302.

τιμής. Αυτός ο όρος σημαίνει το διαχωρισμό της αγοράς σε όσο το δυνατόν περισσότερες κατηγορίες, οι οποίες έχουν διαφορετικές ελαστικότητες ζήτησης, ή οι διαφορετικές απαιτήσεις ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Η αναγκαιότητα της τμηματοποίησης της αγοράς και οι διαφορές στην ελαστικότητα αποκλείουν την περίπτωση της αγοράς του τέλει ανταγωνισμού και προκρίνουν την αγορά του ατελούς ανταγωνισμού⁴⁸. Πράγματι αυτοί οι δύο όροι είναι σε πλήρη αντίθεση με τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς του τέλει ανταγωνισμού.

Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι βασικό στοιχείο στη διαμόρφωση της πολιτικής διάκρισης τιμών είναι αυτό που ο A. Marshall ονομάζει "πλεονάσμα του καταναλωτή"⁴⁹ δηλ. τη διαφορά μεταξύ της τιμής που ο καταναλωτής πληρώνει και της ψηλότερης τιμής που θα ήταν πρόθυμος να πληρώσει. Ο στόχος του ολιγοπωλητή ή του μονοπωλητή είναι να πετύχει με τις διαφορετικές τιμές να "συλλέξει" όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος αυτού του πλεονάσματος⁵⁰.

Τέλος στην περίπτωση τώρα των βιομηχανιών που δεν παράγουν ομογενή προϊόντα (όπως η ακτοπλοΐα) πάλι το σύστημα της διάκρισης των τιμών μας δίνει καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα⁵¹, αν τηρηθούν και

⁴⁸bid

⁴⁹ Βλ. A. Marshall, "Principles of Economics" Macmillan & Co. Ltd., London, 1920 σελ. 124-133.

⁵⁰ Πάνω στη έννοια του πλεονάσματος του καταναλωτή ο A.C. Pigou δημιούργησε τους τρεις βαθμούς της διάκρισης τιμής. Στον πρώτο βαθμό ο μονοπωλητής "συλλέγει" όλο το πλεονάσμα του καταναλωτή θέτοντας την περισσότερο ψηλή τιμή ανά μονάδα προϊόντος που μπορεί να αντέξει ο καταναλωτής.

Αυτήν την κατάσταση η Joan Robinson, την αποκαλεί τέλεια διαφοροποίηση (από την πλευρά του μονοπωλητή, βεβαίως). Στο δεύτερο βαθμό "συγκεντρώνει" ένα μέρος του πλεονάσματος του καταναλωτή αλλά όχι όλο. Στον τρίτο βαθμό, ο πωλητής χωρίζει τους πελάτες του σε δύο ή περισσότερες ομάδες, επιβάλλοντας μια διαφορετική τιμή σε κάθε μια από αυτές τις ομάδες. Ο ευρύτερα χρησιμοποιούμενος βαθμός διάκρισης είναι ο τρίτος. Βλ. D.S. Watson, Price Theory and its uses, Houghton Millfin Co, New York, 1968, σελ. 326-331.

⁵¹ Βλ. Eli W. Clemens, Price Discrimination and the Multiple-Product firm, "Review of Economic Studies", Vol XIX (1950-51) σελ. 1-11, όπου αναφέρει ότι η επιχείρηση με πολλά προϊόντα μεγιστοποιεί τα κέρδη πουλώντας κάθε προϊόν σε μια τιμή η οποία προέρχεται από την ισότητα με το οριακό έσοδο και με το οριακό κόστος της συνολικής παραγωγής.

εδώ τα προαπαιτούμενα της διάκρισης των τιμών ιδιαίτερα εφ'όσον υπάρχει αχρησιμοποίητη χωρητικότητα.

Όπως προείπαμε βασικό προαπαιτούμενο για τη διάκριση των τιμών είναι η "τμηματοποίηση" της αγοράς. Γι'αυτό το σκοπό χρησιμοποιούνται διάφορες μέθοδοι. Θα αναφερθούμε σε συντομία στα συνηθέστερα συναντώμενα στοιχεία διάκρισης

1. Εισόδημα - πλούτος
2. Όγκος αγοραζόμενης ποσότητας
3. Κοινωνικό ή επαγγελματικό επίπεδο πελάτη
4. Γεωγραφικά στοιχεία
5. Η ώρα της αγοράς
6. Προτιμήσεις σε συγκεκριμένες "φίρμες" ή άλλα συστήματα προώθησης πωλήσεων
7. Ηλικία του πελάτη
8. Η άνεση του αγοραστή

Μετά τη σύντομη εισαγωγική αναφορά στα βασικά στοιχεία της θεωρίας της διάκρισης τιμών θα περάσουμε στην διάκριση των τιμών στον τομέα της μεταφοράς επιβατών.

7.5.4. Η διαφοροποιημένη τιμολόγηση σε επιβατικές γραμμές

Έχοντας υπ'όψιν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που διαπιστώσαμε για τις μεταφορικές επιβατικές αγορές (παρουσία κοινού κόστους ή συνδεδεμένου κόστους, ψηλό σταθερό κόστος, σταθερό οριακό κόστος παραγωγής, πολύ χαμηλό οριακό κόστος κατά επιβάτη υπερβάλλουσα χωρητικότητα, εποχικότητα) και τα θετικά αποτελέσματα του συστήματος της διάκρισης των τιμών (περισσότερα έσοδα, μεγαλύτερη πωλούμενη ποσότητα) είναι εύκολο να καταλήξουμε στα συμπεράσματα ότι η διαφοροποιημένη τιμολόγηση βρίσκει μεγάλη εφαρμογή στις επιβατικές μεταφορές.

Για να εφαρμοσθεί η διαφοροποιημένη τιμολόγηση θα πρέπει πρώτα από όλα να γίνει διαχωρισμός των διαφορετικών τμημάτων της αγοράς. Αν αυτή η διαίρεση είναι τέλεια, τότε οι μεταβολές στις τιμές σε μια υπο-αγορά δεν έχουν ούτε την ελάχιστη επίδραση στη ζήτηση στις άλλες υπο-αγορές.

Τα απαραίτητα κριτήρια για να πραγματοποιήσουμε τη διαφοροποίηση των τιμών στις ανεξάρτητες αγορές είναι η ελαστικότητα της ζήτησης⁵² προσδιοριζόμενη μέσα από την υποκατάσταση την συμπληρωματικότητα και το επίπεδο του εισοδήματος⁵³. Η ευπάθεια της ζήτησης είναι μεγαλύτερη όταν η υπηρεσία μπορεί να υποκατασταθεί από κάποια άλλη, *ceteris paribus*. Η ύπαρξη συμπληρωματικών υπηρεσιών μειώνει την ευπάθεια της ζήτησης, *ceteris paribus*. Η ευπάθεια της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών σε μεταβολές στις τιμές μειώνεται καθώς το εισόδημα του καταναλωτή αυξάνεται. Αυτοί οι τρεις εμπειρικοί κανόνες δίνουν μια πρώτη ιδέα για τα προβλήματα που σχετίζονται με το διαχωρισμό των υπο-αγορών και τις αντίστοιχες διαφοροποιημένες τιμές.

Οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι η διαπιστωμένη κάθετη και οριζόντια διαφοροποίηση των μεταφορικών αγορών διευκολύνει σε ένα βαθμό τη διάκριση των τιμών. Έτσι σχετικά με την κάθετη διαφοροποίηση (ποιοτική διαφοροποίηση) πρέπει να πούμε ότι μας επιτρέπει να χωρίσουμε την αγορά έτσι ώστε οι υψηλού εισοδήματος καταναλωτές να αγοράζουν υψηλή ποιότητα σε ποικιλία ψηλών τιμών ενώ οι άλλοι αγοράζουν χαμηλή ποιότητα σε ποικιλία χαμηλών τιμών. Ο ανταγωνισμός επιβάλλει ότι ο αριθμός των προϊόντων που μπορεί να προσφερθεί και να έχει θετικό μερίδιο αγοράς περιορίζεται από το εισόδημα αλλά και την κατανομή του εισοδήματος των καταναλωτών⁵⁴. Δηλαδή πρόκειται γι' αυτό που συναντάμε στην πράξη στα αεροπλάνα, στα πλοία ή τα τραίνα με την πρώτη θέση, την τουριστική θέση και την οικονομική θέση, στα συγκεκριμένα παραδείγματα βλέπουμε ότι η διαφοροποίηση σχετίζεται πέραν των καθαρά οικονομικών στοιχείων και με τις συνθήκες της προσφερόμενης υπηρεσίας και συναρτάται με το εισόδημα.

Η μέχρι τώρα αναφορά μας έχει περιοριστεί στη συσχέτιση της διαφοροποίησης των τιμών και των συνθηκών της ζήτησης. Ομως μπορούμε

⁵²δηλαδή ποιά επίπτωση έχει μια μεταβολή στην τιμή πάνω στη ζητούμενη ποσότητα, ως γνωστόν η ελαστικότητα συσχετίζεται αμέσως με τα έσοδα της επιχείρησης. Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π.σελ. 45-52.

⁵³Βλ. R.J. Sampson, M.T. Farris, "Domestic Transportation Practice, Theory and Policy", 3rd ed, Houghton Mifflin Co, Boston, σελ. 455-472.

⁵⁴Βλ. N.Ireland, "Product Differentiation", ο.π. σελ. 69.

και από την πλευρά της προσφοράς ή του κόστους να μελετήσουμε μια τέτοια τιμολογιακή απόφαση.

Στο κεφάλαιο που αναφερόταν στο Κόστος Παραγωγής Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών διαπιστώσαμε ότι μεγάλο μέρος του κόστους είναι σταθερό και μάλιστα με ελάχιστο αριθμό εναλλακτικών χρήσεων (sunk cost), ότι το μεταβλητό κόστος είναι χαμηλό, ότι έχουμε παρουσία εκτεταμένου κοινού κόστους και αναγκαστική ύπαρξη συνδεδεμένου κόστους. Εκτός όλων αυτών διαπιστώσαμε ότι σε κάποιες περιπτώσεις (πρωινή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση) υπάρχουν και σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για την κοινωνία (κοινωνικό κόστος).

Όλες αυτές οι πραγματικές καταστάσεις οδηγούν αυτόν που τιμολογεί στην απόφαση να ορίσει τιμές εισιτηρίου τέτοιες που να κάνουν τη μεγαλύτερη δυνατή συνεισφορά⁵⁵ στο σταθερό κόστος και βέβαια να επιτρέπουν στην κυκλοφορία να κινείται⁵⁶. Αυτό σημαίνει ότι κάθε εισιτήριο θα πρέπει να καλύπτει το μερίδιο από το επιπλέον κόστος που προκαλεί συν το περισσότερο δυνατό από το σταθερό και το κοινό κόστος, λαμβάνοντας υπ' όψιν βέβαια τις συνθήκες της ζήτησης. Οπου η ζήτηση έχει υψηλή ελαστικότητα οι τιμές θα πρέπει να είναι χαμηλές, με μικρή ή καθόλου εισφορά στο σταθερό και το κοινό κόστος και όπου η ζήτηση είναι ανελαστική οι τιμές μπορούν να είναι μάλλον υψηλές ώστε να μεγιστοποιούν την εισφορά τους στο σταθερό και το κοινό κόστος πάντοτε βέβαια στα πλαίσια της ζήτησης. Προφανώς στην πρώτη περίπτωση το εισιτήριο δεν μπορεί να καλύπτει το συνολικό του κόστος ενώ στη δεύτερη περίπτωση θα μπορούσε να υπερκαλύπτεται το συνολικό κόστος και να υφίσταται ουσιαστικό κέρδος. Είναι λοιπόν φανερό ότι παρουσιάζεται μια μορφή "σταυροειδούς επιχορήγησης" από τους επιβάτες με ανελαστική ζήτηση στους επιβάτες με ελαστική ζήτηση. Αυτή η περίπτωση είναι και

⁵⁵Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", ο.π. σελ. 97.

⁵⁶Η κάλυψη των δαπανών κεφαλαίου οι οποίες αποτελούν μεγάλο μέρος του σταθερού κόστους θα μπορούσε να γίνει με τρεις τρόπους:

- α. Με ίσα ποσά ίσες περιόδους του χρόνου
- β. Με ίσα ποσά ανά μονάδα πώλησης
- γ. Σε τιμές που κινούνται ανάλογα με τον επιχειρηματικό κύκλο (business cycle). Η συνηθισμένη πρακτική είναι συνδυασμός του δεύτερου και τρίτου τρόπου όταν πρόκειται για τον καθορισμό γενικού επιπέδου τιμών.

Βλ. A.E. Kahn, "Economics of Regulation", ο.π. σελ 105-106 (I).

κοινωνικά αποδεκτή⁵⁷ στην ιδιαίτερα συνηθισμένη για τις επιβατικές μεταφορές περίπτωση της αιχμής και της αντιαιχμής όπου σαφώς απαιτείται διαφοροποιημένη τιμολόγηση.

Ο κανόνας στην περίπτωση της τιμολόγησης αιχμής και αντιαιχμής είναι: Εάν ο κεφαλαιουχικός εξοπλισμός δεν είναι πλήρως χρησιμοποιούμενος (αντιαιχμή) τότε η άριστη τιμή ισούται με το οριακό κόστος της παραγωγής. Αν ο κεφαλαιουχικός εξοπλισμός είναι πλήρως χρησιμοποιούμενος (αιχμή) τότε η άριστη τιμή ισούται με το οριακό κόστος συν ένα ποσό τόσο υψηλό ώστε να εξισώσει τη ζήτηση με την υπάρχουσα χωρητικότητα⁵⁸. Η με άλλα λόγια : Αν ο ίδιος τύπος χωρητικότητας εξυπηρετεί όλους τους χρήστες, τότε το κόστος χωρητικότητας (δαπάνες κεφαλαίου) θα επιβάλλεται μόνο στη χρήση της αιχμής⁵⁹. Οφείλουμε βέβαια να σημειώσουμε ότι οι συγκεκριμένοι κανόνες προέρχονται από τη μελέτη της τιμολόγησης μεταφορικής υποδομής αλλά θεωρούμε ότι βρίσκουν εφαρμογή και στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών.

Η χρησιμοποίηση αυτής της μορφής διάκρισης τιμής βρίσκει ορθολογική εξήγηση στην πραγματικότητα ότι το σταθερό κόστος είναι ψηλό ενώ οι ελαστικότητες των δύο φάσεων διαφέρουν σημαντικά⁶⁰. Βέβαια οι αποφάσεις κατανομής του κοινού κόστους εμπεριέχουν οπωσδήποτε και κάποιον βαθμό αυθαιρεσίας δεδομένης της δυσκολίας να διακριθεί σαφώς κατά επιβάτη.

Όσο τα διαφορικά εισιτήρια καλύπτουν το μεταβλητό κόστος και συνεισφέρουν προς το σταθερό κόστος, όλοι οι επιβάτες θα είναι σε καλύτερη θέση. Οι επιβάτες με την ανελαστική ζήτηση θα πληρώσουν

⁵⁷Χρησιμοποιούμε τον όρο κοινωνικά αποδεκτή γιατί σε άλλες περιπτώσεις είναι πιθανόν μια "σταυροειδής επιδότηση" να ευνοεί πλουσιότερα τμήματα του πληθυσμού μεταφέροντας πόρους από οικονομικά ασθενείς επιβάτες.

⁵⁸Ο κανόνας αυτός περιέχεται στο Report on Options in Transport Tariff Policy, το οποίο έχει επικρατήσει να αποκαλείται Alais Report, Βλ. European Economic Community Studies, Transport Series No1, Brussels, 1965.

⁵⁹Βλ. A.E. Kahn "Economics of Regulation", οπ.π. σελ.

⁶⁰Για να γίνει φανερή αυτή η διαφορά θα αναφέρουμε τα αποτελέσματα έρευνας που έγινε στην περιοχή Manchester της Μ. Βρετανίας το 1971, όπου αποκαλύφθηκε ότι η ζήτηση στις περιόδους αιχμής είναι σχετικά "αναίσθητη" στην τιμή και ότι η ελαστικότητα ζήτησης στην αντιαιχμή είναι σχεδόν μονάδα. Αν και πρόκειται για αστικές μεταφορές, τα αποτελέσματα είναι ενδεικτικά, Βλ. P.C. Stubbs, W.S. Tyson, M.O. Dalvi, "Transport Economics", οπ.π. σελ. 89-90.

λιγότερο απ'ότι αν σήκωναν όλο το βάρος του σταθερού κόστους. Οι επιβάτες με την ελαστική ζήτηση θα ταξιδεύουν όπου δεν θα μπορούσαν να ταξιδέψουν σε ψηλότερη τιμή. Οι δε χρησιμοποιούμενοι παραγωγικοί συντελεστές έχουν χρησιμοποιηθεί περισσότερο αποτελεσματικά και αποδοτικά.

Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι υπάρχουν 2 όρια τα οποία περιορίζουν το ύψος των εισιτηρίων των επιβατών με ανελαστική ζήτηση, ιδιαίτερα για τις υπεραστικές γραμμές⁶¹. Το ένα όριο είναι η ζήτηση από μόνη της, σε κάποιο σημείο τιμής και κατάστασης υπηρεσίας, ακόμη και αυτοί οι "ανελαστικοί" επιβάτες μπορεί να αρνηθούν να ταξιδέψουν. Το δεύτερο όριο είναι η ρύθμιση. Ενας από τους αντικειμενικούς στόχους της ρυθμιστικής πολιτικής είναι να αποτραπεί η "υπερβολική διάκριση" στα εισιτήρια και έτσι η θεσμοθέτηση πολύ ψηλών εισιτηρίων εκ μέρους των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Η διαφορική τιμολόγηση αιχμής-αντιαιχμής δε βρίσκει δικαιολογική βάση μόνο στο ψηλό σταθερό και κοινό κόστος αλλά και στο κοινωνικό κόστος. Η ρύπανση ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση των, των λιμανιών ή των αεροδρομίων επιβάλλουν τη διαφορετική τιμολόγηση αιχμής και αντιαιχμής, με την επιβολή επιπλέον τέλους για την αιχμή με απώτερο σκοπό την αποσυμφόρηση και την απορρύπανση⁶² με την αναμόρφωση των δρομολογίων για να αποφευχθούν οι ώρες αιχμής και οι τοποθεσίες αιχμής, με τη μεγαλύτερη χρήση των ωρών αντιαιχμής.

Εκτός από την διαφοροποίηση των τιμών που σκοπό έχει να προσεγγίσει ένα όσο το δυνατό πλατύτερο φάσμα κίνησης από ότι η ενιαία τιμή και χρησιμοποιεί μια ταξινόμηση όπου χαμηλότερες τιμές υφίστανται για υπηρεσίες μικρότερης αξίας (π.χ. θέση "κατάστρωμα") και ξεχωρίζονται κάποιες υπηρεσίες υψηλότερης αξίας και τιμολογούνται ψηλότερα (π.χ. πολυτελής καμπίνα) ή τη θεωρία της "συνεισφοράς" στο σταθερό και κοινό κόστος ή την πρακτική εξάλειψης του κοινωνικού κόστους με την επιβολή τέλους, υπάρχουν και άλλες διακρίσεις:

⁶¹ Βλ. M.T. Farris, F.E. Harding, "Passenger Transportation", οπ.π. σελ. 98.

⁶² Βλ. B.N. Μεταξά "Οικονομική των Μεταφορών", οπ.π. σελ. 67-73 και W.D. Grampp, An Economic Remedy for Airport Congestion : the case for flexible Pricing, "Business Horizons", October 1968, XI σελ. 21-30.

α. Γεωγραφική: Οι μεταφορικές αγορές μπορούν να διαχωρισθούν γεωγραφικά. Η γεωγραφική διάκριση συνήθως αναπτύσσεται όταν εμφανίζονται εξωτερικές ανταγωνιστικές συνθήκες για ένα μεταφορικό μέσο σε ένα συγκεκριμένο σημείο Α και δεν εμφανίζεται σε άλλα σημεία Β και Γ του ίδιου δικτύου, παραδείγματος χάριν, ο ανταγωνισμός στις ακτοπλοϊκές μεταφορές εκ μέρους των αεροπορικών μεταφορών ανάμεσα στα σημεία Α και Γ αλλά όχι ανάμεσα στα σημεία Α και Β. Οι επιβάτες των σημείων Α και Γ θα μπορούσαν να έχουν την ευκαιρία μιας εναλλακτικής μεταφοράς η οποία πριν δεν ήταν διαθέσιμη γι'αυτούς σε ανταγωνιστική πιθανόν τιμή. Οι επιβάτες στο Β δεν θα ζημιώνονταν, προμηθευόμενοι εισιτήρια σε όχι ψηλότερες τιμές. Αυτό που θα πρέπει να γίνει ακόμα στο σημείο Γ, από μέρους της ακτοπλοΐας είναι να εξασφαλίσει ένα μέρος της αεροπορικής κίνησης προσφέροντας χαμηλότερες τιμές. Υπάρχει και η περίπτωση στο σημείο Γ να έχει ένα τεχνικό πλεονέκτημα (διεθνές αεροδρόμιο) που στο Β να μην το έχει.

β. Κατεύθυνση του ταξιδιού. Οι μεταφορικές αγορές μπορούν επίσης να διαφοροποιηθούν από την κατεύθυνση του ταξιδιού. Στις ροές της κίνησης δεν υπάρχει συνήθως ισορροπία. Αυτή η κατάσταση εξαρτάται από την κατεύθυνση του ταξιδιού.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το μεταφορικό μέσο να πρέπει να κινηθεί άδαιο από μια κατεύθυνση. Είναι πιθανόν χαμηλότερες τιμές εισιτηρίων να τονώσουν τη ζήτηση προς την κατεύθυνση όπου μικρό μέρος της χωρητικότητας απασχολείται ή όπου υπάρχει μικρός βαθμός κάλυψης της μεταφορικής ικανότητας του μέσου.

Τέλος οι καταναλωτές των μεταφορικών υπηρεσιών μπορούν να ταξινομηθούν με βάση τον εντοπισμό τους (εγκατάσταση) σε σχέση με τις μεταφορικές ευκολίες.

Τελικά υπάρχουν πολλοί τρόποι επιμερισμού των μεταφορικών αγορών έτσι ώστε να επιτραπεί η διαφοροποιημένη τιμολόγηση. Αν πάρουμε το παράδειγμα των αερομεταφορών όπου πιστεύουμε ότι το φαινόμενο της διαφοροποίησης των τιμολογίων παίρνει την μεγαλύτερη έκταση θα εντοπίσουμε ειδικές τιμές για νέους μεταξύ 12 και 22 ετών, εκπτώσεις μέχρι 50% σε δημοσίους υπαλλήλους "εν στολή", διάφορες εκπτώσεις για τα μέλη

οικογενειών που ταξιδεύουν μαζί, ποικιλία τιμών για "εκδρομικά εισιτήρια", τιμές ανάλογα με την ημέρα της εβδομάδας ή μειωμένες τιμές σχετιζόμενες με τη μη εξασφαλισμένη από τα πριν θέση, αναλαμβάνοντας δηλ. τον κίνδυνο του γνωστού "stand by" συστήματος. Βέβαια υπάρχουν οι ενστάσεις για όλες αυτές τις διαφοροποιήσεις των τιμών και τη βασιζόμενη σε οικονομικά κριτήρια αξιολόγησή τους, π.χ. πράγματι οι νέοι έχουν μια αρκετή ελαστικότητα ζήτησης για ταξίδι πάνω σε βάση "λίστας αναμονής της τελευταίας στιγμής", η οποία θα μπορούσε να δικαιολογήσει μια ειδική προσφορά τιμών για αυτού του είδους το ταξίδι, όμως υπάρχουν και εύποροι νέοι των οποίων η ζήτηση δεν είναι αρκετά ελαστική και από την άλλη πλευρά υπάρχουν άποροι άνθρωποι άνω των 21 ετών οι οποίοι δικαιολογημένα θα μπορούσαν να τύχουν αναλόγου προνομίου βασισμένου σε οικονομικές αρχές. Ετσι, ο σχεδιασμός των διαφορετικών τιμολογιακά ομάδων, στη βάση ηλικίας ή οικογενειακής κατάστασης των ταξιδιωτών, είναι στην καλύτερη περίπτωση μια "χονδρική" και αυθαίρετη προσέγγιση, η οποία θα μπορούσε να τύχει κάποιας οικονομικής δικαιολόγησης. Ακόμη και σχέδια όπως οικογενειακές εκπτώσεις όπου όντως έχουν την καλύτερη προσέγγιση, για το θέμα του διαχωρισμού των διαφόρων τμημάτων της αγοράς βάσει της σχετικής ελαστικότητας που εμφανίζουν, θα μπορούσαν να είναι ατελή εκτός αν συνυπήρχαν με καταστάσεις όπου το οριακό κόστος είναι λιγότερο από το μέσο συνολικό κόστος⁶³. Εκτός από αυτές τις καταστάσεις που σχετίζονται με την οικονομική δικαιολόγηση κάποιων τμημάτων της αγοράς, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι υπάρχουν και συνολικές διαφωνίες με το σύστημα της τιμολόγησης αιχμής-αντiaiχμής⁶⁴.

Οι βασικότερες μεταξύ των διαφωνιών:

1. Είναι άδικο και αποτελεί διάκριση να χρεώνεται μόνο η χρησιμοποίηση των ωρών αιχμής με όλο το σταθερό κόστος, αφού η χωρητικότητα εξυπηρετεί όλους τους χρήστες όλες τις ώρες και όλες τις εποχές.

⁶³Βλ. A.E. Kahn, "Economics of Regulation, σπ.π. σελ. 212-216.

⁶⁴Βλ. G.J. Ponsoby, The Problem of the Peak, with Special Reference to Road Passenger Transport, "Economic Journal", March 1958, LXVIII, σελ. 78-82, 87.

2. Στις προσφερόμενες δημόσιες υπηρεσίες (με την έννοια του δημόσιου αγαθού) όπως είναι οι μεταφορές πρέπει να έχει δυνατότητα πρόσβασης κάθε πολίτης, έτσι τα ρυθμιστικά όργανα έχουν την ξεχωριστή υπευθυνότητα να προστατεύουν το συνηθισμένο, ανοργάνωτο πολίτη από μια άδικη διάκριση τιμών και να προσπαθούν να κρατούν χαμηλά τα κόμιστρά του.

3. Τα δημόσια αγαθά (όπως οι μεταφορές) θα πρέπει να προωθούν τη μεγαλύτερη δυνατή επέκταση των εργασιών τους, υπακούοντας μόνον στον περιορισμό ότι τα συνολικά έσοδα καλύπτουν το συνολικό κόστος.

Αυτές οι αιτιάσεις θεωρήθηκε ότι δεν ανταποκρίνονται στις οικονομικές ιδιομορφίες των μεταφορικών υπηρεσιών αλλά ότι σχετίζονται με μη-οικονομικές δικαιολογήσεις⁶⁵.

Μια σοβαρή όμως οικονομική αμφισβήτηση της διαφορικής τιμολόγησης στηρίζεται στην διαπιστωμένη δυσκολία μέτρησης της ελαστικότητας της ζήτησης και στην ανισοκανακατανομή του εισοδήματος. Αντί αυτού προτείνουν ότι καθώς το Μακροχρόνιο Οριακό Κόστος όσο το δυνατόν περισσότερων κατηγοριών της υπηρεσίας μπορεί να εξακριβωθεί τότε οι τιμές μπορούν να τεθούν ομοιόμορφα πάνω στα σχετικά κόστη κατά ένα τέτοιο ποσοστό που θα σχετίζεται με το αναγκαίο επίπεδο εσόδων, δηλαδή αντί πολλές διαφοροποιημένες τιμές σε ποικίλες αναλογίες του οριακού κόστους, εξαρτώμενες από τις σχετικές ελαστικότητες της ζήτησης, μια ενιαία τιμή για όλες τις κατηγορίες της υπηρεσίας, σε αναλογία του Οριακού Κόστους⁶⁶. Αυτή η μέθοδος πιστεύουμε ότι είναι πιθανόν παραβλέποντας πλήρως τις ελαστικότητες ζήτησης να αποκλείσει εντελώς από την αγορά κάποιες ομάδες πληθυσμού με ψηλή ελαστικότητα ζήτησης και δεύτερον δεν αντιμετωπίζει το θέμα του εκτεταμένου κοινού και συνδεδεμένου κόστους όπως επίσης και στην κατάσταση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας που σχετίζεται με τη διαπιστωμένη εποχικότητα.

⁶⁵ Βλ. A.E. Kahn, "Economics of Regulation", οπ.π. σελ. 217.

⁶⁶ Πάνω σ'αυτήν την άποψη είχε στηριχθεί η τιμολόγηση των Γαλλικών Σιδηροδρόμων με το όνομα Tarrife Verte (Πράσινη Τιμή) .
Βλ. James R. Nelson, "Practical Applications of Marginal Cost Pricing in the Public Utility Field", American Economic Review, Papers and Proceedings, May 1963, LII σελ. 480.

Με αυτές τις διαφωνίες ολοκληρώσαμε την αναφορά μας στην διαφοροποιημένη τιμολόγηση των επιβατικών υπηρεσιών.

7.5.5 Η εφαρμογή και τα προβλήματα της διαφοροποιημένης τιμολόγησης.

Συμπεραίνοντας από την έννοια της διαφορικής τιμολόγησης και από τη θεωρία της συνεισφοράς, η διαχείριση θα πρέπει να προσεγγίσει το θέμα της τιμολόγησης με πολύ προσεκτικό τρόπο. Σημαντική κρίση χρειάζεται για την ανάλυση της ζήτησης και των παραγόντων του κόστους. Οι εκτιμήσεις του βαθμού υποκατάστασης είναι δύσκολες, το ίδιο η απόφαση για το ύψος του εισιτηρίου που είτε μπορεί να αποθαρρύνει τους επιβάτες είτε να μην συνεισφέρει αρκετά στο σταθερό και στο μεταβλητό κόστος.

Κάθε εισιτήριο είναι ένα ξεχωριστό πρόβλημα. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, κάθε τμήμα της ζήτησης πρέπει να αναλυθεί και θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη όλα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου τμήματος. Κάθε τμήμα της προσφοράς έχει επίσης ποικίλα χαρακτηριστικά κόστους. Αλλά ο γενικός κανόνας τιμολόγησης είναι ότι: κάθε εισιτήριο θα πρέπει να καλύπτει το μεταβλητό του κόστους και να κάνει τη μεγαλύτερη δυνατή συνεισφορά στο σταθερό και στο κοινό κόστος, και να εξακολουθεί να κινείται η κυκλοφορία.

Η κατάλληλη διαδικασία στην τοποθέτηση μιας συνολικής τιμής ή ενός σχεδίου εισιτηρίου θα ήταν να ακολουθηθεί η "μεταβλητή έννοια". Κάθε μέρος του προβλήματος θα πρέπει να εξετάζεται χωριστά και μετά από προσεκτική ανάλυση θα καθορίζεται ξεχωριστά κάθε εισιτήριο.

Ο γενικός κανόνας της "θεωρίας της εισφοράς" θα πρέπει να ακολουθείται σε κάθε ξεχωριστό τμήμα. Καθώς κάθε εισιτήριο είναι έτσι αναλυμένο, τα έσοδα θα μεγιστοποιούνται και θα υπάρχει αύξηση των εργασιών. Καθώς κάθε εισιτήριο είναι κατάλληλα ρυθμισμένο, μια συνολική τιμή ή ένα σχέδιο εισιτηρίου προβάλλει. Τελικά, τα συνολικά έσοδα και το κέρδος μεγιστοποιούνται καθώς κάθε τμήμα έχει αναλυθεί η συνολική χρήση των δεσμευμένων πόρων είναι μεγιστοποιημένη, και τα ταξείδια είναι στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

Τελικά θα πρέπει να αναρωτηθούμε αν όλες αυτές οι θεωρίες εφαρμόζονται στην πράξη. Αν αυτές ακολουθούνταν, θα έπρεπε να εξετασθεί και να αναλυθεί ξεχωριστά. Η διαφορική τιμολόγηση αντανakλά τις διαφορές της ζήτησης και κάθε εισιτήριο θα πρέπει να μεγιστοποιήσει την εισφορά του. Κάποια εισιτήρια θα μπορούσαν να είναι χαμηλότερα κάποια ψηλότερα. Πολλή προσπάθεια θα πρέπει να δοθεί στη λύση του προβλήματος της ζήτησης σε περιόδους αιχμής και αντιαιχμής και γενικά για τις εποχικές διακυμάνσεις της ζήτησης.

Μερικοί πελάτες με ελαστική ζήτηση όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι θα μπορούσαν να πληρώσουν χαμηλό εισιτήριο, ενώ οι επιχειρηματίες θα πληρώνουν ψηλότερο. Επίσης ένα οικογενειακό ταξίδι μπορεί να παρακινηθεί και από ειδικές ρυθμίσεις της τιμής. Και ου το καθεξής. Θα μπορούσε να είναι φανερό ακόμη και στον τυχαίο παρατηρητή ότι η τιμολόγηση στην πράξη κατά ένα μέρος μόνον ακολουθεί τις θεωρητικές αναλύσεις που προαναφέρθηκαν. Ένα μέρος της αιτίας αυτού του φαινομένου είναι **Διοικητικό**: Πολλά εισιτήρια δεν μπορούν εύκολα να τα χειρισθούν διοικητικά και αυτό θέτει απόλυτο όριο. Άλλο μέρος του λόγου που δεν ακολουθείται όλη αυτή η πορεία της τιμολόγησης είναι ρυθμιστικός. Οι δημόσιες επιτροπές δεν αντιμετωπίζουν ευνοϊκά τον πειραματισμό στις τιμές και προτιμούν τις σταθερές τιμές. Δυστυχώς πολλοί μεταφορείς έχουν συνηθίσει να αποδίδουν τα οικονομικά τους προβλήματα, στους ρυθμιστές. Τα ρυθμιστικά σώματα είναι τα εξιλαστήρια θύματα σε τέτοιες περιπτώσεις.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αλλαγές τιμών προτείνονται από τους μεταφορείς και εγκρίνονται ή δεν εγκρίνονται από τους ρυθμιστές. Κανείς δε γνωρίζει πόσες αλλαγές τιμών θα μπορούσαν να γίνουν δεκτές από τους ρυθμιστές αν είχαν προταθεί από τους μεταφορείς. Το να κατηγορούνται οι ρυθμιστές δεν είναι ένας ισχυρός λόγος που να αιτιολογεί τη μη μελέτη της οικονομικής κατάστασης που αντιμετωπίζει η επιχείρηση και να προσπαθείται να εξαφανισθεί η πράξη. Πιθανώς ο σοβαρότερος λόγος που η πράξη δε μοιάζει αρκετά με τη θεωρία της τιμολόγησης ίσως είναι απλά η επιλογή του μεταφορέα.

Για να αποκτηθεί η γνώση όλων των μορφών της ζήτησης, για να αναλυθούν και να θεσμοθετηθούν οι διάφορες "θέσεις" απαιτείται χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία.

Η γνώση όλων των χαρακτηριστικών του κόστους και η εφαρμογή τους σε κάθε τμήμα της ζήτησης απαιτεί σημαντική αναλυτική ικανότητα και πολλή προσπάθεια. Ακόμα και η ικανότητα εφαρμογής αυτών των κανόνων συμμετέχει σ'αυτό το γεγονός. Είναι ευκολότερο να ακολουθείς ένα μονοπάτι με ελάχιστη αντίσταση και να αποφεύγεις την επιλογή τιμής. Βέβαια μερικοί μεταφορείς χρησιμοποιούν την οικονομική τιμολόγηση περισσότερο από άλλους.

Παρόλα αυτά στην πράξη είναι ευκολότερο να αγνοείται η τιμή και οι οικονομικές θεωρήσεις και να συγκεντρώνονται οι προσπάθειες σε επίτευξη "εξωγενών ρυθμίσεων", στο Marketing και στις συνθήκες της υπηρεσίας. Ο ευκολότερος δρόμος είναι αυτό που συνηθέστερα ακολουθείται στο χώρο της βιομηχανίας μεταφοράς επιβατών.

Εκτός από τις δυσκολίες που σχετίζονται με το κόστος και το χρόνο που απαιτεί μια υψηλού επιπέδου γνώση των χαρακτηριστικών της αγοράς ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η αποφυγή μεταπωλήσεων εισιτηρίων από το ένα κομμάτι της αγοράς σε άλλο. Όπως έχουμε ήδη γράψει αυτό αποτελεί και ένα από τα προσπατούμενα για την εφαρμογή πολιτικής διαφοροποιημένων τιμών (πέρα από αυτή που περιορίζεται μόνο με εποχιακή τιμολόγηση αιχμής-αντιαιχμής), απαιτούνται λοιπόν ολοκληρωμένα συστήματα κράτησης θέσεων και το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο. Και βέβαια ανάλογη υποδομή γραφείων και τερματικών σημείων.

Οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες χαρακτηρίζονται από το περισσότερο εκτεταμένο σύστημα διαφοροποίησης τιμών, για να αποφύγουν κατά το δυνατόν τις μεταπωλήσεις αλλά και βέβαια για να αυξήσουν την αγορά στην οποία απευθύνονται χρησιμοποιούν ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων⁶⁷. Καταλήγοντας συμπεραίνουμε ότι η εφαρμογή συστήματος διαφοροποιημένης τιμολόγησης, απαιτεί βαθιά γνώση των

⁶⁷Αυτά τα οποία έχουμε υπόψη μας είναι τα: GALILEO, SABRE, WORLDSPAN, είναι σίγουρο ότι αναπτύσσονται συνεχώς και άλλα. Σε αυτά τα συστήματα έχουν πρόσβαση αεροπορικές εταιρείες πρακτορεία ταξιδιών, ξενοδοχεία, σιδηροδρομικές εταιρείες και ναυτιλιακές εταιρείες.

χαρακτηριστικών της αγοράς, εξειδικευμένη υποδομή και το αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο.

7.6. Η διεθνής Εμπειρία τιμολόγησης Θαλάσσιων Επιβατικών Μεταφορών.

Από τη δεκαετία του 1960 και μετά, όπως είδαμε και στο Κεφάλαιο 1, η θαλάσσια κίνηση επιβατών έχει παρουσιάσει αξιοσημείωτη αύξηση σε πολλές χώρες. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης οφείλεται στην αγορά του "συνοδευόμενου οχήματος" όπως αυτό συνέβη στις περιοχές της Μ. Βρετανίας, Ιρλανδίας, Βαλτικής, Μεσογείου. Ο χρόνος ταξιδιού διαφέρει σημαντικά κατά γραμμή από 10-45', στις πορθμειακές γραμμές σε 2 1/2 έως 36 ώρες σε ακτοπλοϊκές γραμμές ή σε διεθνείς γραμμές μικρών αποστάσεων. Ο κύριος όγκος όμως της κίνησης στις ακτοπλοϊκές γραμμές βρίσκεται σε ταξίδια με χρόνο διαδρομής 3-12 ώρες.

Παρ'όλη την σημαντικότερη αύξηση του όγκου των διακινουμένων επιβατών και οχημάτων, μέχρι τη δεκαετία του 1970 δεν είχε δοθεί η ανάλογη βαρύτητα στο θέμα της τιμολόγησης των θαλάσσιων επιβατικών υπηρεσιών. Για αρκετά χρόνια, ο ορισμός των τιμών ήταν αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων μεταξύ των εταιρειών και των ρυθμιστικών οργάνων⁶⁸. Η πιθανότερη δικαιολογία, κατά τη γνώμη μας, είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία αυτών των γραμμών εξυπηρετείτο από πλοία που είτε ανήκαν σε κρατικές εταιρείες (Ιταλία, Ισπανία, Δανία) ή υπήρχε ιδιαίτερα άκαμπτο Ρυθμιστικό Καθεστώς.

Αν επιχειρήσουμε μια μια προσέγγιση των πρακτικών τιμολόγησης που εφαρμόζονται θα παρατηρήσουμε ότι διαφέρουν και εξαρτώνται από τις ιδιομορφίες και τον ανταγωνισμό κάθε γραμμής ξεχωριστά. Οι ακόλουθοι παράγοντες είναι αυτοί που επιδρούν στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων⁶⁹:

(α) Η απόσταση ταξιδιού ταχύτητα και χρόνος

⁶⁸Βλ. HMSO, "Cross-Channel Car Ferry Services", London 1974, Κεφάλαιο 2, όπου χαρακτηριστικά γράφεται: *fares were agreed "as a result of negotiation without any close regard to operating fares"*.

⁶⁹Βλ. A. Branch, "Elements of Shipping", Thapman & Hall, London, 1977, σελ. 171-175.

- (β) Ο ανταγωνισμός από θάλασσα και αέρα
- (γ) Τα Λιμενικά τέλη επιβατών, οχημάτων
- (δ) Οι δαπάνες πληρώματος, καυσίμων και άλλα στοιχεία του κόστους ταξιδιού.
- (ε) Οι συμφωνίες με άλλους μεταφορείς
- (στ) Ένα φάσμα τιμών ανάλογα με την εποχή: τιμές αντιαιχμής, που είναι η φθηνότερη τιμή θερινής περιόδου, και η ακριβότερη, τιμή καλοκαιρινού Σαββατοκύριακου. Επίσης στα μακρυνότερα ταξείδια, χαμηλότερη τιμή για την περίοδο αντιαιχμής, χαμηλότερες τιμές στα ημερήσια ταξείδια απ'ότι στα χειμερινά.
- (ζ) Η θέση, η ηλικία (ενήλικος ή παιδί), ο τύπος της καμπίνας. Μερικές φορές προσφέρονται μειωμένα εισιτήρια για φοιτητές, συνταξιούχους ή για ειδικά γεγονότα (π.χ. αθλητικές συναντήσεις ή καλλιτεχνικά γεγονότα).
- (η) Ο αριθμός των μετακινουμένων. Δίνονται εκπτώσεις σε ομαδικά εισιτήρια, όταν πρόκειται για "ομάδες" προσώπων που ο αριθμός τους υπερβαίνει συνήθως τους δέκα. Αυτό συμβαίνει πολλές φορές στην αγορά των συνδυασμένων σιδηροδρομικών-θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες πολλές φορές περιέχονται μέσα σε "πακέτα διακοπών" (inclusive holiday tours).
- (θ) Το μήκος του σχήματος και ο αριθμός των επιβαινόντων σ'αυτό.
- (ι) Τα έσοδα που προέρχονται από τη διατροφή, τη διασκέδαση, τις αγορές επί του πλοίου (οινοπνευματωδών, τσιγάρων, δώρων κ.α.)
- (κ) Ο κρατικός έλεγχος επί των ναύλων, αν υπάρχει.

Εκτός από τους παράγοντες που αναφέρθηκαν αξίζει να σημειωθεί ένα σημείο ακόμη που αποτελεί χαρακτηριστικό της διεθνούς πρακτικής των θαλασσιών επιβατικών μεταφορών. Αυτό είναι η διάκριση ανάμεσα στη μόνιμη πελατεία και στον τυχαίο ταξιδιώτη, λ.χ. η προτεραιότητα επιβίβασης του φορτηγού αυτοκινήτου που συνήθως κινείται σ'αυτή τη γραμμή, έναντι του "ευκαιριακού" επιβατικού οχήματος. Με αυτόν τον τρόπο αλλά και με

διαφορετική τιμολόγηση, ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να εξασφαλίσει τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας του και κατά την περίοδο της ανταιχμής και να αυξήσει έτσι τα έσοδα του.

Υπάρχει επίσης μια πρακτική της τελευταίας δεκαετίας με την οποία πιστεύουμε ότι θα πρέπει να ασχοληθούμε. Αυτή είναι η προσφορά ολοκληρωμένων πακέτων διακοπών. Κυρίως από την δεκαετία του 1980 και μετά η αγορά των "πακέτων διακοπών" συνεχώς αυξάνει, βρίσκει δε, εφαρμογή τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις εναέριες μεταφορές. Αυτά προκύπτουν μετά από συμφωνία μεταξύ μεταφορέων και ξενοδόχων. Η συμφωνία περιλαμβάνει τα ποσοστά των συμβαλλομένων, πλήρη περιγραφή των προσφερομένων υπηρεσιών, τα χρονικά διαστήματα ισχύος, το δίκτυο των σημείων πώλησης (συνήθως πρακτορεία ταξιδιών ή σπανιότερα την ίδια τη ναυτιλιακή εταιρεία) τους τρόπους προώθησης και τη διάρκεια του πακέτου.

Αυτά τα πακέτα περιλαμβάνουν ξενοδοχειακή διαμονή, μεταφορά και προαιρετικές εκδρομές στα σημεία προορισμού. Το "κομμάτι" της μεταφοράς μπορεί να περιλαμβάνει είτε την εξασφάλιση της επιβίβασης του οχήματος και των επιβαινόντων επί του πλοίου είτε επιβάτες που ταξιδεύουν με σιδηρόδρομο - πλοίο - σιδηρόδρομο, ή με αεροπλάνο-πλοίο-αεροπλάνο. Τόσο οι μεταφορικές όσο και οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες προσφέρονται σε μια μειωμένη τιμή από ότι το άθροισμα των κανονικών τιμών των δύο υπηρεσιών ξεχωριστά.

Αυτά τα "πακέτα" μπορεί κάποιες φορές να συνδυάζονται με ένα ξεχωριστό τύπο διακοπών (π.χ. πολιτιστικός τουρισμός) ή με συγκεκριμένο γεγονός (π.χ. Πανευρωπαϊκοί Αγώνες Στίβου).

Οι μειωμένες τιμές στις οποίες προσφέρονται αυτά τα "πακέτα" και ο όγκος της ζήτησης που προκαλούν βοηθούν τον όγκο των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών να αυξάνεται. Ιδιαίτερη σημασία αποκτά αυτή η πρακτική όταν συμβαίνει σε περιόδους χαμηλής, κατά τα άλλα, ζήτησης (ανταιχμή) διότι καλύπτει την υπερβάλλουσα χωρητικότητα και αποφέρει κέρδη.

Ο πελάτης, από την άλλη πλευρά εξυπηρετείται καθώς κάνει διακοπές, χωρίς την υποχρέωση να κανονίσει όλες τις διαδικασίες το ταξίδι, τη διαμονή και τις περιλαμβανόμενες εκδρομές καθώς είναι όλα

προετοιμασμένα και περιέχονται στο πακέτο, και μάλιστα σε χαμηλότερο κόστος από αυτό που θα κατέβαλε αν είχε ενεργήσει από μόνος του.

Μετά από μικρή διερεύνηση των παραμέτρων που διαμορφώνουν τους ναύλους στις επιβατικές γραμμές διεθνώς και τη σύντομη περιγραφή του συστήματος της προσφοράς "πακέτων διακοπών", θεωρήσαμε αναγκαίο να παρουσιάσουμε συγκεκριμένα ναυολόγια κάποιων χωρών.

7.6.1. Η περίπτωση της Ιταλίας.

Η παρουσίαση του συστήματος τιμολόγησης που εφαρμόζεται στην Ιταλία βασίστηκε και το ναυολόγιο του έτους 1992⁷⁰.

Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι στις γραμμές μικρής ή μακράς Ακτοπλοίας συναντάται εποχιακή διαφοροποίηση, υπάρχουν 4 τιμές: η τιμή αντιαιχμής (spot), η "κανονική" τιμή (standard), η τιμή διακοπών (holiday), η τιμή αιχμής (pick). Εκτός από την εποχιακή διαφοροποίηση υπάρχουν και διαφορετικές τιμές μεταξύ ημερήσιων και νυχτερινών πλόων.

Επίσης υπάρχει εκτεταμένος διαχωρισμός των "θέσεων" του πλοίου. Έτσι στις γραμμές μακράς Ακτοπλοίας συναντάμε τις εξής διαφοροποιήσεις:

- (α) κατάστρωμα "ημερήσιο"
- (β) κατάστρωμα "νυχτερινό"
- (γ) καμπίνα δίκλινη με WC, πολυτελείας
- (δ) καμπίνα τρίκλινη " "
- (ε) καμπίνα τετράκλινη " "
- (στ) καμπίνα δίκλινη με νιπτήρα, σε ανώτερο σημείο του πλοίου
- (ζ) καμπίνα τρίκλινη " " " "
- (η) καμπίνα τετράκλινη " " " "
- (θ) καμπίνα δίκλινη " σε κατώτερο σημείο του πλοίου
- (ι) καμπίνα τρίκλινη " " " "
- (κ) καμπίνα τετράκλινη " " " "
- (λ) πολυθρόνα " " " "
- (μ) οικόσιτα ζώα

Εκτός από τη χρονική και την ποιοτική διαφοροποίηση των τιμών που προαναφέραμε, υπάρχουν και άλλες μικρές διαφοροποιήσεις που σχετίζονται με την ηλικία (κυρίως για παιδιά κάτω των 12 ετών) με τον αριθμό των

⁷⁰Βλ. Παράρτημα 7 όπου περιέχονται φωτοτυπίες του προγράμματος.

επιβαινόντων σε ένα όχημα (ο τέταρτος και ο πέμπτος επιβάτης έχουν έκπτωση 50% στην τιμή της θέσης "κατάστρωμα" και με την κράτηση θέσης επιστροφής (50% έκπτωση στο κλείσιμο θέσης επιστροφής, εκτός όμως των περιόδων διακοπών, και αιχμής). Στις γραμμές μικρής Ακτοπλοΐας συναντάμε μόνο τη θέση "κατάστρωμα".

Για να παρουσιάσουμε ένα χαρακτηριστικό δείγμα ενός τέτοιου ναυτολογίου παραθέτουμε (από φωτοτύπηση του αυθεντικού προγράμματος) την συγκεκριμένη τιμολόγηση μιας γραμμής της Ιταλικής Ακτοπλοΐας. Πρόκειται για γραμμή που συνδέει την ηπειρωτική Ιταλία (Livorno) με τη Σαρδηνία (Olbia) και η διάρκεια της είναι 9 ώρες, μπορεί κατά κάποιο τρόπο να συγκριθεί με αντίστοιχες ελληνικές γραμμές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.6.1.

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ LIVORNO-OLBIA-LIVORNO ΙΤΑΛΙΑΣ

ΕΤΟΥΣ 1992

| TARIFE PASSEGGERI - PER PERSONA Solo andata o solo ritorno, incluse tasse portuali. Il costo delle sistemazioni in cabina è comprensivo del passaggio ponte. Bambini fino a 4 anni: passaggio ponte gratuito. Bambini da 4 a 12 anni: sconto 50% su passaggio ponte, poltrona o cabina. | | | | | |
|--|--|--------------|------------------|---------------|--------------|
| Cat. | Sistemazione | TARIFFA SPOT | TARIFFA STANDARD | TARIFFA HOBBY | TARIFFA PICK |
| A | Passaggio ponte traversate diurne | L. 32.000 | L. 38.000 | L. 48.000 | L. 72.000 |
| A | Passaggio ponte traversate notturne | L. 32.000 | L. 36.000 | L. 63.000 | L. 72.000 |
| C2* | Cabina a 2 letti con servizi, lusso | L. 170.000 | L. 155.000 | L. 155.000 | L. 210.000 |
| C3* | Cabina a 3 letti con servizi, lusso | L. 170.000 | L. 141.000 | L. 141.000 | L. 125.000 |
| C4* | Cabina a 4 letti con servizi, lusso | L. 170.000 | L. 117.000 | L. 117.000 | L. 125.000 |
| D2* | Cabina a 2 letti con lavabo, ponte superiore | L. 109.000 | L. 93.000 | L. 93.000 | L. 109.000 |
| D3* | Cabina a 3 letti con lavabo, ponte superiore | L. 109.000 | L. 83.000 | L. 83.000 | L. 109.000 |
| D4* | Cabina a 4 letti con lavabo, ponte superiore | L. 109.000 | L. 73.000 | L. 73.000 | L. 109.000 |
| E2* | Cabina a 2 letti con lavabo, ponte inferiore | L. 99.000 | L. 75.000 | L. 75.000 | L. 99.000 |
| E3* | Cabina a 3 letti con lavabo, ponte inferiore | L. 99.000 | L. 65.000 | L. 65.000 | L. 99.000 |
| E4* | Cabina a 4 letti con lavabo, ponte inferiore | L. 99.000 | L. 55.000 | L. 55.000 | L. 99.000 |
| F* | Poltrone | L. 79.000 | L. 59.000 | L. 59.000 | L. 79.000 |
| G | Animali domestici | L. 12.000 | L. 12.000 | L. 12.000 | L. 12.000 |

*Cabine soggette ad un supplemento del 50% se occupate singolarmente. Tutte le altre cabine sono prenotabili solo per intero, non per posto letto.
 * Prezzo per persona comprensivo di passaggio ponte.
 Per le sistemazioni in cabina durante le traversate diurne sarà sempre applicata la Tariffa SPOT.

Πηγή: ΦΥΛΛΑΔΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ MOBY LINES

Παρατήρηση 1: η μετάφραση των ελληνικών όρων για τις διάφορες θέσεις είναι αυτή που προαναφέρεται στο κείμενο από (α) μέχρι (μ).

Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι δεν υπάρχει σταθερή αναλογία μεταξύ των τεσσάρων χρονικών διαφοροποιήσεων και των διαφόρων θέσεων, έστι βλέπουμε ότι η τιμή της θέσης "κατάστρωμα ημερήσιο" διαφοροποιείται για τις τέσσερις εποχικές διαφοροποιήσεις και μάλιστα σε μεγάλο ποσοστό (η διαφορά μεταξύ τιμής ανταιχμής (SPOT) και τιμής αιχμής (PICK) είναι 110% ενώ η διαφορά μεταξύ τιμής ανταιχμής και τιμής διακοπών είναι περίπου 40% και διαφορά μεταξύ τιμής διακοπών και τιμής αιχμής 50%. Η δε διαφορά της τιμής θέσης "κατάστρωμα νυχτερινό" σε κανονική περίοδο και στην αιχμή είναι 25%. Αντίθετα η τιμή της καμπίνας lux παραμένει η ίδια για τις τρεις περιόδους πλην της αιχμής και με μικρό ποσοστό διαφοράς, σχετικά με την διαφορά που παρουσιάζει η θέση "κατάστρωμα" ημερήσιο (η διαφορά τιμής στην καμπίνα lux είναι περίπου 35%).

Οι τιμές των απλών καμπίνων παρουσιάζουν τρεις διαφοροποιήσεις (η τιμή ανταιχμής και η κανονική τιμή ταυτίζονται) και η διαφορά μεταξύ των δύο ακραίων τιμών (κανονικής και αιχμής) είναι περίπου 37% ενώ η διαφορά μεταξύ κανονικής και διακοπών είναι περίπου 7%.

Εντύπωση προκαλεί η διαφορετική τιμολόγηση της θέσης κατάστρωμα και της θέσης "πολυθρόνα". Η διαφορά μεταξύ αυτών των θέσεων είναι στην ανταιχμή 85%, στην κανονική περίπου 65%, στην τιμή διακοπών περίπου 45% και στην αιχμή περίπου 8%. Η δε διαφορά των τιμών της θέσης "πολυθρόνα", είναι μεταξύ της κανονικής τιμής (η οποία είναι ίδια με την τιμή ανταιχμής) και της τιμής αιχμής 25%.

Τέλος μια τελευταία παρατήρηση είναι ότι στην περίοδο αιχμής η τιμή "κατάστρωμα ημερήσιο" και "κατάστρωμα νυχτερινό" ταυτίζεται .

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι ότι οι Ιταλοί πλοιοκτήτες (δηλ. Κρατικά ελεγχόμενοι φορείς , αφού ελέγχουν την πολλή μεγάλη πλειοψηφία των γραμμών) έχουν ένα πολύ εκτεταμένο σύστημα διαφοροποίησης τιμών. Στην κατώτερη ποιοτικά θέση παρατηρείται και η μεγαλύτερη διαφορά τιμών και αυτό είναι απόλυτα εξηγήσιμο καθώς οι χρήστες αυτών των υπηρεσιών παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ελαστικότητα ζήτησης. Με τους χαμηλούς ναύλους της ανταιχμής τους δίνεται η ευκαιρία να ταξιδέψουν αφ'ένός και αφ'ετέρου να καλυφθεί χωρητικότητα που πιθανώς θα έμενε αχρησιμοποίητη. Με τις εναλλακτικές τιμές που

προσφέρονται έχουν τη δυνατότητα να μετακινηθούν εκτός της περιόδου αιχμής.

Οι τιμές των καμπίνων πολυτελείας έχουν τεθεί ψηλά γιατί απευθύνονται σε άτομα με ψηλά εισοδήματα των οποίων η ζήτηση είναι ανελαστική, γι'αυτό και η διαφοροποίηση της τιμής τους είναι μικρή και σχεδόν χωρίς εποχιακή διαφορά. Οι τιμές των καμπίνων με λιγότερες ευκολίες είναι χαμηλότερες λογικά από αυτές των πολυτελών καμπίνων. Υπάρχει διαφοροποίηση τιμής μεταξύ μεταξύ καμπίνας σε ανώτερο σημείο του πλοίου και καμπίνας σε κατώτερο σημείο (περίπου 10%). Ενώ στις απλές καμπίνες το κόστος ανά άτομο είναι το ίδιο είτε είναι δίκλινη, είτε τρίκλινη, είτε τετράκλινη στις πολυτελείς καμπίνες η διαφορά τιμής κατά άτομο μεταξύ δίκλινης και τρίκλινης είναι 70%, πληρώνεται δηλ. ακριβώς η επιθυμία για αυστηρά ιδιωτική χρήση μεγάλου χώρου.

Όλα τα στοιχεία που διαπιστώσαμε στο συγκεκριμένο ιταλικό ναυολόγιο μας επιτρέπουν να εξαγάγουμε το συμπέρασμα ότι η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση είναι αποτέλεσμα μελέτης, οι τόσες διαφοροποιήσεις θέσεων και τιμών αυτό δείχνουν. Πιστεύουμε δε ότι η τιμολόγηση δεν είναι μονομερώς προσανατολισμένη προς την κάλυψη οικονομικών στόχων της εταιρείας (κάλυψη χωρητικότητας, αύξηση εσόδων) αλλά είναι και κοινωνικά δίκαιη, αφού δίνει την δυνατότητα να ταξιδέψουν πολλές κοινωνικές ομάδες προσφέροντας πολλές εναλλακτικές λύσεις τιμών.

7.6.2. Η περίπτωση της Νορβηγίας.

Η μέθοδος τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη Νορβηγία στηρίζεται σε αρκετά διαφορετική λογική από αυτής της Ιταλίας ή και της Ελλάδας. Η βάση πάνω στην οποία στηρίζεται ολόκληρο το Νορβηγικό σύστημα είναι ο ναύλος του επιβατικού αυτοκινήτου⁷¹. Η αρχή είναι ότι το ύψος του εισιτηρίου για ένα επιβατικό αυτοκίνητο είναι ίσο με το κόστος οδήγησης το αυτοκινήτου στην ίδιας απόστασης οδική μεταφορά. Το ναυολόγιο είναι χωρισμένο σε ζώνες του ενός χιλιομέτρου η καθεμιά, και ο ναύλος των αυτοκινήτων καθορίζεται ανάλογα με το μήκος του οχήματος. Ενώ το εισιτήριο του επιβάτη είναι περίπου το 1/3 του ναύλου

⁷¹ Βλ. Bjorn Foss, Coastal Shipping, "The Norwegian Shipping Academy, 1983, σελ. 150-151.

ενός μικρού επιβατικού αυτοκινήτου. Η εκ μέρους των Νορβηγών μεγάλη βαρύτητα που δίνεται στο αυτοκίνητο εξηγείται από τη μορφή του δικτύου των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Ένα πολύ μεγάλο μέρος των ακτοπλοϊκών γραμμών είναι πορθμειακού χαρακτήρα, συνδέουν διάφορα σημεία των μεγάλων και βαθειών "φιόρδ" που σχηματίζει η νορβηγική ακτογραμμή, άρα καλύπτουν μικρές σχετικά αποστάσεις. Βέβαια υπάρχουν και γραμμές μακράς Ακτοπλοΐας όπως αυτή που συνδέει τον νότο της Νορβηγίας με το Βορρά και η διάρκεια του ταξιδιού είναι 11 μέρες (κυκλικό ταξίδι).

Το όλο σύστημα τιμολόγησης των ακτοπλοϊκών γραμμών εκτός της βασικής αρχής που προαναφέραμε προβλέπει και άλλες συμπληρωματικές ρυθμίσεις⁷². Πρώτα απ'όλα υφίσταται σύστημα τιμολόγησης αιχμής-ανταιχμής ή για να χρησιμοποιήσουμε τη δική του ορολογία, υπάρχει "καλοκαιρινό εισιτήριο" το οποίο διαφέρει από το "χειμερινό" περίπου κατά 40%. Ο λόγος που επιβάλλεται υψηλότερο εισιτήριο, κατά τους Νορβηγούς, είναι τα επί πλέον έξοδα λόγω της αιχμής στην κίνηση που προκαλεί ο τουρισμός. Επίσης αποσκοπώντας στην προσφορά φθηνότερων υπηρεσιών σε διάφορες κατηγορίες χρηστών των υπηρεσιών, εφαρμόζονται διάφορα συστήματα:

- (α) Εισιτήρια πολλαπλών διαδρομών διάρκειας ενός μήνα
- (β) Εισιτήρια συγκεκριμένου αριθμού ταξιδιών, π.χ. 30, με έκπτωση 35% επί της κανονικής τιμής
- (γ) Ειδικές εκπτώσεις για ανθρώπους μεγάλης ηλικίας, νέους, προσωπικό ενόπλων δυνάμεων, ομάδες ταξιδιωτών (groups) κ.α.

Παρατηρήσαμε ότι ο σύστημα τιμολόγησης που εφαρμόζεται στη Νορβηγία είναι ένα μεικτό σύστημα που βασίζεται στο κόστος παροχής της υπηρεσίας και χαρακτηριστικά της ζήτησης. Σχετικά δε με τον κανόνα της απόστασης που χρησιμοποιούν για να προσδιορίσουν το μεταβλητό μέρος του κόστους βασίζεται στην αρχή ότι ο ναύλος/χιλιόμετρο μειώνεται αυξανόμενη της απόστασης :

⁷²ibid

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.6.2

| Ναύλοι Επιβατικών Οχημάτων | | |
|----------------------------|-------------------|-----------------------|
| Απόσταση (χιλιόμετρα) | Ναύλος (US \$) | Ναύλος/χλμ (US \$) |
| 0-0.99 | 2.17 | 2.17 |
| 5.0-5.99 | 3.33 | 0.56 |
| 10.0-10.99 | 4.50 | 0.41 |
| 20.0-20.99 | 7.00 | 0.35 |
| 30.0-30.99 | 9.33 | 0.30 |

Πηγή: Νορβηγικό Ναυλολογιο ετους 1982.

Τέλος η αναλογία μεταξύ τιμής εισιτηρίου επιβάτου και ναύλου οχήματος (1:3) προήλθε από τη σύγκριση του κόστους λειτουργίας ενός επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου με το κόστος λειτουργίας ενός αμιγούς επιβατηγού πλοίου της ίδιας χωρητικότητας⁷³.

Η μέθοδος προσδιορισμού του επιπέδου των ναύλων που χρησιμοποιείται στη Νορβηγία μας δείχνει μια συγκεκριμένη απλή αλλά ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος της τιμολόγησης, διατηρώντας υπ'όψη τα βασικά χαρακτηριστικά του δικτύου και κάνοντας παραδοχές οι οποίες στηρίζονται σε τεκμηριωμένες απόψεις.

7.6.3. Συμπεράσματα

Οι περιπτώσεις της Ιταλίας και της Νορβηγίας που προαναφέραμε είναι χαρακτηριστικές αλλά όχι μοναδικές. Το σύστημα των διαφοροποιημένων χρονικά τιμών με βάση την αιχμή και ανταιχμή της ζήτησης είναι ευρύτατα χρησιμοποιούμενο⁷⁴ και θεωρείται απόλυτα επιτυχημένο, όπως υποστηρίζει

⁷³ Ibid

⁷⁴ Θα αναφέρουμε επιπλέον την περίπτωση της Δανίας και του Καναδά, όπου επίσης εφαρμόζεται σύστημα διαφοροποίησης των τιμών. Δεν αναφερθήκαμε εκτενώς σ'αυτές τις χώρες διότι τα χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών γραμμών τους είναι διαφορετικά απ'αυτά των Ελλάδας.

και ο διεθνούς φήμης Καθηγητής της Ναυτιλιακής Οικονομίας R.Goss⁷⁵. Η επιβολή τέτοιων τιμών δεν προκάλεσε αστάθεια ούτε στις επενδύσεις αλλά και στην τεχνολογική βελτίωση των μεταφορικών μέσων. Και φέρει σαν παράδειγμα την περίπτωση της Μάγχης όπου παρουσιάζεται σχέση κίνησης αιχμής προς κίνηση αντιαιχμής 1:20.

Εκτεταμένη εφαρμογή τα τελευταία χρόνια βρίσκει και το σύστημα των "πακέτων διακοπών" και της σχετικά διαφορετικής τιμολόγησης των, παραδείγμα οι ακτολοϊκές γραμμές της Ισπανίας⁷⁶ όπου συνδυάζεται η ακτοπλοϊκή μεταφορά (προσώπων και οχημάτων) και η ξενοδοχειακή διαμονή.

Με αυτές τις τελευταίες επισημάνσεις ολοκληρώσαμε τη σύντομη αναφορά μας στη διεθνή εμπειρία τιμολόγησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σύντομων διεθνών πλόων (διέλευση Μάγχης). Το τελικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι η διαπίστωση ότι το σύστημα διαφοροποίησης των τιμών βρίσκει ευρύτατη εφαρμογή στο διεθνή χώρο.

7.7 Εφαρμογή της διαφοροποιημένης τιμολόγησης στις ελληνικές Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Όλα τα στοιχεία της θεωρίας τιμολόγησης επιβατικών μεταφορών συνδυαζόμενα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αγοράς Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα αλλά και η Διεθνής εμπειρία συνηγορούν στην εφαρμογή πολιτικής διαφοροποιημένων τιμών. Όμως η αναγκαιότητα εφαρμογής ενός συστήματος τιμολόγησης δε συνεπάγεται ότι υφίστανται και οι προϋποθέσεις για την άμεση υλοποίηση του, ήδη στο υποκεφάλαιο 7.5.5. αναφέραμε τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτή την εφαρμογή (έλλειψη στοιχείων, κόστος ερευνών, διοικητικές δυσκολίες, απροθυμία μεταφορέων, ακαμψία και ανεπάρκεια ρυθμιστικών οργάνων) και τα οποία συναντώνται σε πλήρη έκταση στην ελληνική περίπτωση.

Εχοντας σα σκοπό να διευρύνουμε το επίπεδο της γνώσης διερευνήσαμε στοιχεία, η γνώση, των οποίων απαιτείται για την εφαρμογή

⁷⁵Βλ. R.Goss, "Peak Load pricing in liner shipping.." οπ.π. όπου χαρακτηριστικά καταλήγει "It appears that this has been wholly successful. There is no evidence of instability of fares. There is no evidence of instability of investment.....nor of technological advances."

⁷⁶Βλ. Παράρτημα στο 7, που βρίσκεται σχετικό φυλλάδιο της Ισπανικής Ναυτιλιακής Εταιρείας "Transmediterranea".

της διαφοροποιημένης τιμολόγησης. Συγκεκριμένα επικεντρωθήκαμε στη σχέση τιμής ακτοπλοϊκής υπηρεσίας και ζητούμενης ποσότητας, στην ύπαρξη ή μη πλεονάσματος καταναλωτή και τέλος προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε χαρακτηριστικά των χρηστών του ακτοπλοϊκού συστήματος τα οποία είναι "ευαίσθητα" στην τιμή άρα ενδείκνυται να τιμολογηθούν διαφορετικά.

7.7.1. Η σχέση τιμής - Ζήτησης ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.

Για να προσεγγίσουμε αυτό το θέμα απαιτούνται στοιχεία τιμών εισιτηρίων και αριθμού διακινουμένων επιβατών. Πιστοί στην άποψή μας ότι η Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών δεν πρέπει να μελετάται σαν σύνολο αλλά αντίθετα η μελέτη πρέπει να εντοπίζεται κατά γραμμή λόγω της μεγάλης διαφοροποίησης που έχουμε ήδη αποδείξει, επικεντρώσαμε την εργασία μας στην Κύρια Γραμμή Πειραιώς-Δωδεκανήσου. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήσαμε ήταν τα ανακοινωθέντα ναυολόγια από το Υ.Ε.Ν. και στοιχεία κίνησης επιβατών που προήλθαν από τη Ναυτιλιακή Εταιρεία που εξυπηρετούσε τη Γραμμή. Επιλέξαμε τη χρησιμοποίηση των στοιχείων της εταιρείας γιατί θεωρούμε τα στοιχεία του ΥΕΝ είναι υποεκτιμημένα αφ' ενός και αφ' ετέρου διότι δεν υπήρχαν δημοσιευμένα μηνιαία στοιχεία κίνησης κατά λιμάνι και κατά θέση (Α,Β, ή Γ). Τα στοιχεία κατά λιμάνι και θέση είναι απαραίτητα για μια σωστή προσέγγιση διότι υπάρχουν αντίστοιχα διαφορετικές τιμές.

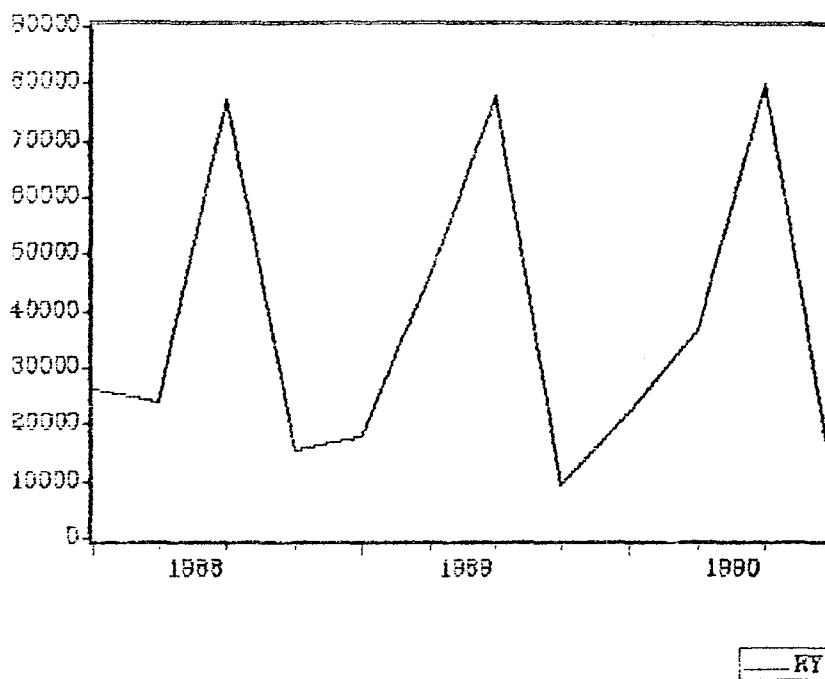
Ξεκινήσαμε τη μελέτη του θέματος με την επεξεργασία ναύλων Γ' θέσης και των αντίστοιχων κινήσεων, το τελικό αποτέλεσμα ήταν ανυπαρξία αιτιώδους σχέσης μεταξύ τιμής και αριθμού διακινούμενων επιβατών ή για να χρησιμοποιήσουμε διαφορετικούς όρους, η ανελαστικότητα της Ζήτησης. Σκεφθήκαμε ότι είναι πιθανόν το αποτέλεσμα να διαφοροποιηθεί αν επρόκειτο για διακίνηση επιβατών Β'θέσης και τους ανάλογους ναύλους και αποφασίσαμε να διερευνήσουμε και αυτή την περίπτωση. Παρουσιάζουμε τώρα αναλυτικά τη διαδικασία αλλά και τα αποτελέσματα αυτής της διερεύνησης.

Πρώτα απ' όλα η διαγραμματική παρουσίαση της διαχρονικής εξέλιξης των δύο μεγεθών. Αν το y είναι ο αριθμός των διακινούμενων και το x η τιμή. Τότε προύπτουν 3 Διαγράμματα που τα δύο πρώτα μας δείχνουν

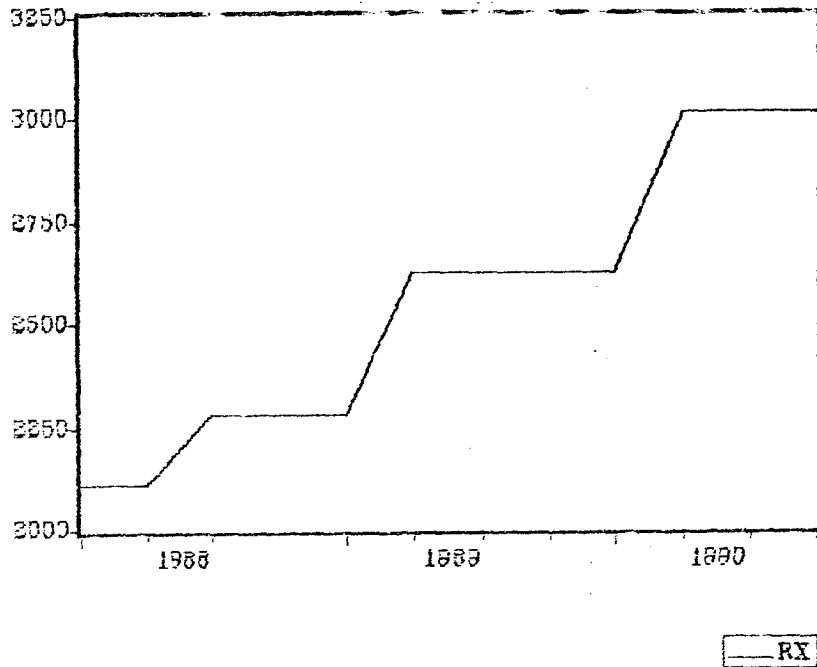
τη διαχρονική εξέλιξη των μεγεθών και το τρίτο το συνδυασμό των δύο μεγεθών με τις αυξομειώσεις στον χρόνο.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 7.7.1.

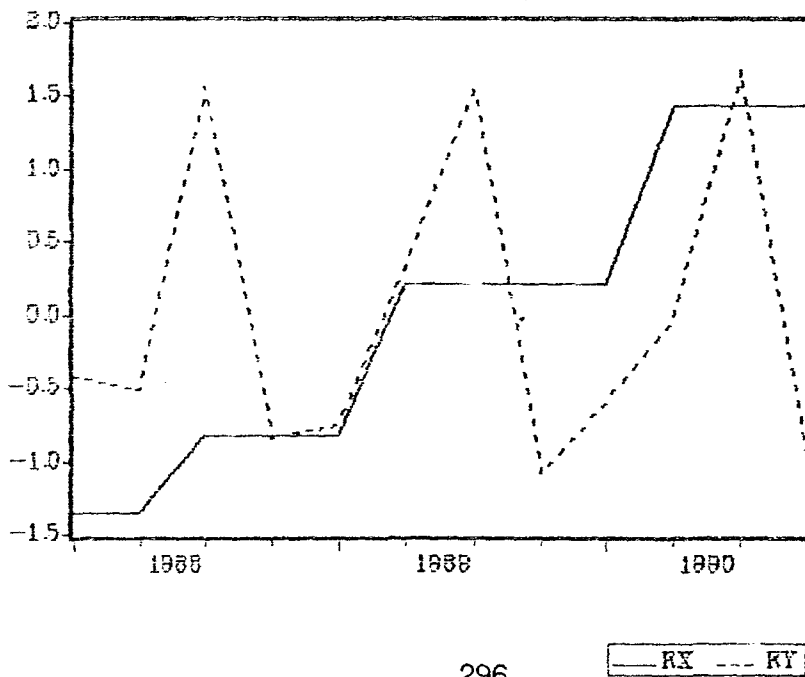
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.7.1 (I)
ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Β' ΘΕΣΗΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
(κατά τετράμηνο για τα έτη 1988-1990)

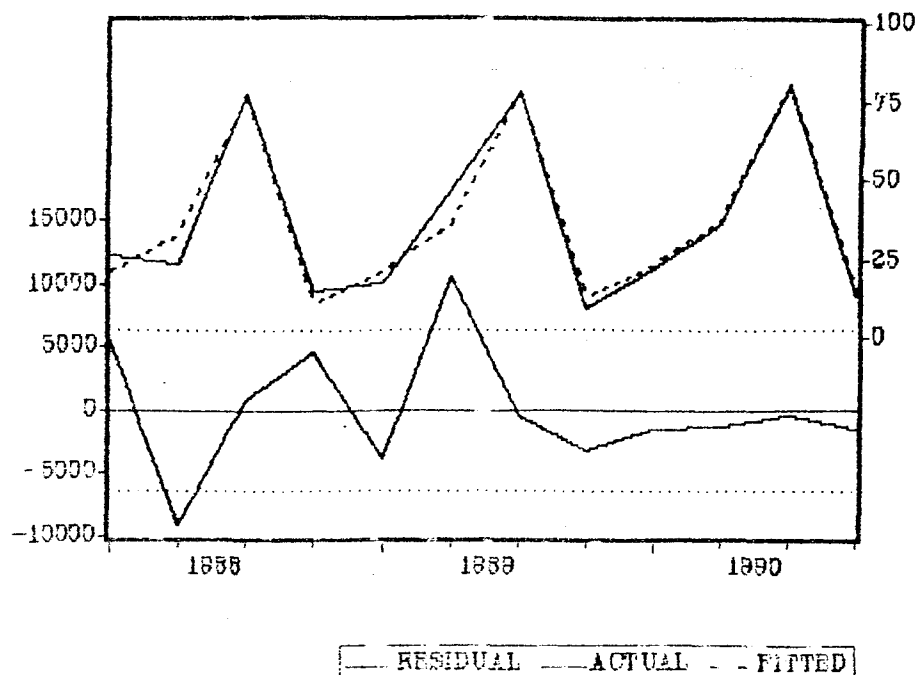


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.7.1 (II)
 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΛΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Β' ΘΕΣΗΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ
 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
 (κατά τετράμηνο για τα έτη 1988-1990)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.7.1 (III)
 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΝΑΥΛΩΝ
 ΕΠΙΒΑΤΩΝ Β' ΘΕΣΗΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΑ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
 (κατά τετράμηνο για τα έτη 1988-1990)





Όσον αφορά τη διαχρονική εξέλιξη του συνολικού αριθμού των μετακινούμενων από τον Πειραιά προς το νησιωτικό σύμπλεγμα των Δωδεκανήσεων και συγκεκριμένα προς τα νησιά ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΛΕΡΟ-ΡΟΔΟ παρατηρείται μια έντονη εποχιακή συνιστώσα, η μέγιστη τιμή της οποίας εμφανίζεται το δεύτερο τρίμηνο κάθε έτους. Το συγκεκριμένο εποχικό πρότυπο μπορούμε να πούμε ότι είναι σταθερού χαρακτήρα, αν και υπάρχουν μερικές ενδείξεις ίχνος μεταβαλλόμενης (αύξουσας). Ακόμα και αν απαλείψουμε την εποχικότητα, παρατηρούμε μια σταθερή μετακίνηση σε μέσα επίπεδα. Ταυτόχρονα η Τιμή παρουσιάζει μια σταθμευτική εξέλιξη η διάρκεια της οποίας έχει μέγιστη από 7 μήνες και ελάχιστη μέχρι 4 μήνες. Η χαρακτηριστική μορφή της συγκεκριμένης μεταβλητής μας δίνει την δυνατότητα να την θεωρήσουμε ως εξωγενώς καθοριζόμενη, όσο αυτό μπορεί να γίνει με λαμβάνοντας υποψη τη ζήτηση της συγκεκριμένης γραμμής, η οποία θα πρέπει για θεωρητικούς τουλάχιστον λόγους να αναμένουμε ότι θα έχει ασθενείς επιπτώσεις στην διαμόρφωση των μεταβλητικών των τιμών. Με βάση το παραπάνω θα μπορούσαμε να πούμε

ότι είναι μια συνάρτηση της τιμής καθώς και μια σειρά από άλλους παράγοντες οι οποίοι για θεωρητικούς λόγους τουλάχιστον επηρεάζουν τη ζήτηση. Επειδή όμως τα διαθέσιμα στοιχεία περιορίζονται στις τιμές (P) και στον αριθμό των μετακινουμένων (Q), για την επίδραση όλων αυτών των μεταβλητών για τις οποίες δεν έχουμε στοιχεία την ενσωματώνουμε σε ένα διαταρακτικό όρο e (κατάλοιπο)⁷⁷. Δηλαδή ο διαταρακτικός όρος ενσωματώνει την επίδραση των μεταβλητών που παραλείπουμε (όπως το εισόδημα, τις προτιμήσεις κ.λ.π) την οποία λαμβάνουμε υπόψιν κατά μέσο όρο όταν θα μελετήσουμε τη σχέση τιμής και Ζήτησης. Με βάση τα παραπάνω η μαθηματική σχέση που διαμορφώνεται είναι:

$$Q = f(p) + e \quad (1)$$

όπου q : ο αριθμός των μετακινουμένων
 p : η τιμή του εισιτηρίου
 e : ο διαταρακτικός όρος

Η μαθηματική εξειδίκευση που χρησιμοποιούμε είναι αυτή του γραμμικού υποδείγματος δηλ η (1) παίρνει την μορφή:

$$Q_t = \alpha + \beta P_t + e_t \quad (2)$$

$$t = 1988 - 1990$$

Για την εκτίμηση της (2) χρησιμοποιήθηκε δείγμα 12 παρατηρήσεων, της περιόδου 1988-1990. Τα έντονα εποχιακά χαρακτηριστικά των μεταβλητών μας επιτρέπουν να χρησιμοποιήσουμε εποχικές ψευδομεταβλητές με στόχο να απομονώσουμε από την μεταβλητικότητα της ζήτησης την περιοδική εκείνη σταθερή επίδραση που οφείλεται κυρίως στην εποχικότητα⁷⁸.

⁷⁷Βλ. M.D. Intriligator, *Οικονομετρικά Υποδείγματα, Τεχνικές & Εφαρμογές, Gutenberg, Αθήνα, 1982 σελ. 41-47.

⁷⁸Βλ. Θ.Γ. Γκαμαλέτσος, *Θεωρητική Οικονομετρία, Τόμος Β, εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Πειραιάς 1981, Κεφάλαιο 19, σελ. 129-139.

Με βάση τα παραπάνω η (2) μπορεί να γραφεί:

$$Q_t = \alpha + \beta P_t + \gamma_1 Q_{t_1} + \gamma_2 Q_{t_2} + \gamma_3 Q_{t_3} + \gamma_4 Q_{t_4} + e_t \quad (3)$$

όπου Q_{t_j} για $j = 1, 2, 3, 4$ είναι οι εποχιακές ψευδομεταβλητές οι οποίες ορίζονται ως εξής :

| | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| | Q_1 | Q_2 | Q_3 | Q_4 |
| S = | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | . | . | . | . |
| | . | . | . | . |
| | . | . | . | . |
| | 0 | 0 | 0 | 1 |

Χρησιμοποιώντας τη μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων και τις υποθέσεις του κλασσικού γραμμικού υποδείγματος οι εκτιμήσεις της (3) είναι οι εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.1

| LS // Dependent Variable is Y | | | | |
|-------------------------------|-------------|-----------------------|------------|-------------|
| Date: 3-27-1993 / Time: 15:12 | | | | |
| SMPL range: 1988.1 - 1990.4 | | | | |
| Number of observations: 12 | | | | |
| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
| C | -1036.2351 | 16369.428 | -0.0633031 | 0.951 |
| X | 5.2124817 | 6.0420844 | 0.8626959 | 0.417 |
| Q1 | 10857.432 | 5463.4258 | 1.9872937 | 0.087 |
| Q2 | 23077.970 | 5161.6524 | 4.4710430 | 0.003 |
| Q3 | 65784.000 | 5150.4178 | 12.772556 | 0.000 |
| R-squared | 0.964855 | Mean of dependent var | | 37195.00 |
| Adjusted R-squared | 0.944773 | S.D. of dependent var | | 26841.80 |
| S.E. of regression | 6307.948 | Sum of squared resid | | 2.79E+08 |
| Durbin-Watson stat | 2.653873 | F-statistic | | 48.04432 |
| Log likelihood | -118.7881 | | | |

Μπορούμε να λάβουμε καλύτερες εκτιμήσεις λαμβάνοντας εκτιμήσεις τις (3) χρησιμοποιώντας τις βασικές μεταβλητές σε λογαρίθμους. Οι εκτιμήσεις του ΠΙΝΑΚΑ 7.7.2 είναι πολύ καλύτερες συγκρινόμενες με αυτές του ΠΙΝΑΚΑ 7.7.1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.2

| LS // Dependent Variable is LY | | | | |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|-----------|-------------|
| Date: 3-27-1993 / Time: 15:15 | | | | |
| SMPL range: 1988.1 - 1990.4 | | | | |
| Number of observations: 12 | | | | |
| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
| C | 6.8441161 | 4.6938987 | 1.4580877 | 0.188 |
| LX | 0.3284818 | 0.5959698 | 0.5511719 | 0.599 |
| Q1 | 0.5959738 | 0.2109637 | 2.8250057 | 0.026 |
| Q2 | 1.0205489 | 0.1993091 | 5.1204333 | 0.001 |
| Q3 | 1.8408562 | 0.1987221 | 9.2634703 | 0.000 |
| R-squared | 0.929505 | Mean of dependent var | 10.28258 | |
| Adjusted R-squared | 0.889222 | S.D. of dependent var | 0.731248 | |
| S.E. of regression | 0.243384 | Sum of squared resid | 0.414650 | |
| Durbin-Watson stat | 2.682928 | F-statistic | 23.07440 | |
| Log likelihood | 3.164101 | | | |

Από την ανάλυση των στοιχείων προκύπτει ότι δεν υφίσταται αιτιώδης σχέση μεταξύ τιμής και ζήτησης πράγμα το οποίο επιβεβαιώνει τις αρχικές μας υποθέσεις όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο η τιμή διαμορφώνει τη ζήτηση.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της συγκρινόμενης ζήτησης οφείλεται σε εποχιακά χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να συνδυασθούν με ανάλογες τουριστικές μετακινήσεις όπου και σε σχέση με την διαμόρφωση της εγχώριας ζήτησης για την κάλυψη της εκάστοτε τουριστικής ζήτησης.

Οι επιπτώσεις της διαστρωματικής αποσθροιστικότητας, όπου αντί για συνολικά στοιχεία χρησιμοποιούμε στοιχεία για τα λιμάνια ΡΟΔΟΥ, ΚΩ και ΚΑΛΥΜΝΟΥ ΛΕΡΟΥ ΠΑΤΜΟΥ είναι οι αναμενόμενες μια και οι επιμέρους εκτιμήσεις δικαιολογούν τα συμπεράσματα που παρουσιάσαμε χρησιμοποιώντας τα συνολικά μεγέθη. Οι ανάλογες της εξίσωσης (3) εκτιμήσεις για την ίδια περίοδο δείγματος και για τις 3 επιμέρους

αποαθροιστικοποιημένες κατηγορίες (νησιά) παρουσιάζονται αναλυτικά στον ΠΙΝΑΚΑ 7.7.3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.3

LS // Dependent Variable is RY

Date: 7-04-1994 / Time: 16:04
 SMPL range: 1988.1 - 1990.4
 Number of observations: 12

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|-----------|-------------|
| C | 2245.1598 | 12124.419 | 0.1851767 | 0.858 |
| PR2 | 2.1361798 | 2.3569320 | 0.9063392 | 0.395 |
| Q1 | 10827.322 | 5400.0698 | 2.0050337 | 0.085 |
| Q2 | 22990.831 | 5129.9964 | 4.4816465 | 0.003 |
| Q3 | 65784.000 | 5124.9345 | 12.836066 | 0.000 |

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|----------|
| R-squared | 0.965202 | Mean of dependent var | 37195.00 |
| Adjusted R-squared | 0.945318 | S.D. of dependent var | 26841.80 |
| S.E. of regression | 6276.737 | Sum of squared resid | 2.76E+08 |
| Durbin-Watson stat | 2.636313 | F-statistic | 48.54074 |
| Log likelihood | -118.7286 | | |

Σ'όλες τις περιπτώσεις η επίδραση της τιμής δεν φαίνεται να είναι καθόλου στατιστικά σημαντική, γεγονός το οποίο δικαιολογεί την ανελαστικότητα της ζητούμενης υπηρεσίας τουλάχιστον σε σχέση με την τιμή. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η επίδραση της Τιμής έστω και αν είναι στατιστικά ασήμαντη είναι για θεωρητικούς τουλάχιστον λόγους υπαρκτή.

Η μεταβλητικότητα όμως των στοιχείων σε σχέση με τις έντονες κρατικές παρεμβάσεις στην διαμόρφωση των τιμών δεν μας επιτρέπει στατιστικά τουλάχιστον να απομονώσουμε το μέρος της μεταβλητικότητας της ζήτησης που οφείλεται στην τιμή. Οι διάφοροι στατιστικοί έλεγχοι που έγιναν για την επιβεβαίωση ή απόρριψη της αιτιώδους σχέσης τιμών και ζήτησης απέδειξαν ότι η στατιστικά αποδειχθείσα μη αιτιώδης σχέση με βάση τις εκτιμήσεις του δείγματος είναι αξιόπιστη και μπορεί να μεταφερθεί σε επίπεδο πληθυσμού.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι καταλήξαμε σε ένα αναμενόμενο αποτέλεσμα την έκταση του οποίου όμως δεν γνωρίζουμε. Από την άλλη πλευρά πρέπει να πούμε ότι οι οικονομετρικές μέθοδοι προσδιορισμού της σχέσης τιμής και ποσότητας που βασίζονται σε χρονολογικές σειρές, όπως

στην περίπτωση μας, έχουν υποστεί την κριτική κυρίως ότι "απλοποιούν" τα μεγέθη της τιμής και της ποσότητας θεωρώντας τα σαν απλούς, μονοδιάστατους αριθμούς και ότι η συμπεριφορά του παρελθόντος δεν είναι σίγουρο ότι θα επαληθευτεί στο μέλλον⁷⁹.

Κρατώντας αυτές τις επιφυλάξεις για το μέλλον, μπορούμε να διαπιστώσουμε τουλάχιστον για το παρόν και με το ισχύον σύστημα τιμολόγησης ότι η ελαστικότητα ζήτησης είναι ανύπαρκτη. Αυτό το συμπέρασμα είναι μια αρκετά καλή βάση για την εφαρμογή της διαφοροποιημένης τιμολόγησης, θα μπορούσε να είναι και δικαιολογία για μεγάλες αυξήσεις των ναύλων, αφού η αγορά "αντέχει" (για να χρησιμοποιήσουμε μια κλασσική αγγλική "έκφραση", "charging as much as traffic can bear")⁸⁰ όμως μια τέτοια πολιτική τιμών θα ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με το ρόλο που παίζουν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές για τη συνοχή του ελληνικού χώρου.

7.7.2. Χαρακτηριστικά της Ζήτησης Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών που σχετίζονται με διαφοροποιημένη τιμολόγηση.

Παρομοίου χαρακτήρα με το προηγούμενο συμπέρασμα ήταν και τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των ερωτηματολογίων της έρευνας πεδίου που πραγματοποιήσαμε. Στο ερώτημα που σχετιζόταν με το ύψος της τιμής του εισιτηρίου, το 63,35% των ερωτηθέντων θεώρησε το εισιτήριο "όχι-ακριβό" και το 36,65% των ερωτηθέντων θεώρησε το εισιτήριο ακριβό. Η άμεση οικονομική "μετάφραση" της απάντησης "όχι-ακριβό" είναι η ύπαρξη "πλεονάσματος του καταναλωτή" ένας από τους λόγους που επιβάλλουν τη διάκριση της τιμής, όπως είδαμε, όταν ασχολούμαστε με τη θεωρία της διαφοροποίησης των τιμών.

Μετά το σημαντικό αυτό εύρημα σκεφθήκαμε ότι θα πρέπει να συσχετίσουμε αυτή την απάντηση (ακριβό, όχι ακριβό) με τις άλλες παραμέτρους του ερωτηματολογίου μας για να εντοπίσουμε τα συγκεκριμένα "τμήματα" της αγοράς που μπορεί να εφαρμοσθεί η διάκριση

⁷⁹Βλ. M. Stelzer, J. Joscow, "Utility Rate-Marking in the Comperative Era", National Economic Research Associates, New York, 1966, σελ. 242-245.

⁸⁰Βλ. Β.Ν. Μεταξά, "Οικονομική των Μεταφορών", ο.π. σελ. 80.

των τιμών. Γι'αυτό σκοπό αυτό κατασκευάσαμε πίνακες διπλής εισόδου αναζητώντας τη συσχέτιση κόστους εισιτηρίου και :

- επαγγέλματος
- ηλικίας
- σκοπού ταξιδιού
- προορισμού
- συχνότητας
- μέρους εισοδήματος που καλύπτει τη μεταφορική δαπάνη
- συνοδείας οχήματος

Γι'αυτό το σκοπό εφαρμόζοντας τους ελέγχους χ^2 ⁸¹ πήραμε τα αποτελέσματα ότι στατιστικά σημαντική σχέση υφίσταται μεταξύ:

- α. "Κόστους εισιτηρίου" και "ηλικίας"
- β. "κόστους εισιτηρίου" και "συχνότητας"
- γ. "κόστους εισιτηρίου" και "μέρος εισοδήματος που καλύπτει η μεταφορική δαπάνη".

Αυτό φαίνεται και στους πίνακες που ακολουθούν⁸²:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.(I)

Crosstabulation of TICKETcost

| | 1 0 | 1 1 | 1 2 | 1 | Row Total |
|---------|---------|-------|--------|--------|-----------|
| ΗΛΙΚΙΑ | 1 0. A. | 1 NAI | 1 OXI | 1 | |
| 1 1 | 1 | 0 1 | 34 1 | 38 1 | 72 |
| 1 25-29 | 1 | 0 1 | 70.8 1 | 45.8 1 | 55.0 |
| 1 2 | 1 | 0 1 | 7 1 | 24 1 | 31 |
| 1 30-44 | 1 | 0 1 | 14.6 1 | 28.9 1 | 23.7 |
| 1 3 | 1 | 0 1 | 7 1 | 21 1 | 28 |
| 1 45 + | 1 | 0 1 | 14.6 1 | 25.3 1 | 21.4 |
| Column | 0 | 48 | 83 | 131 | |
| Total | 0 | 36.6 | 63.4 | 100.0 | |

⁸¹Βλ. W.H. Harper, "Statistics, Macdonald and Evans Ltd, Plymouth, 1979, σελ. 185-190 και N. Weiss, M. Hasset, "Introductory Statistics, Addison-Welsey Publishing Co. Inc. USA, 1982, σελ. 359-369 και E.M. Goodwin, J.F. Kemp, "Marine Statistics, Theory and Practice", Stanford Maritime, London, 1979, σελ. 199-220.

⁸²Οι πίνακες των οποίων τα αποτελέσματα ήταν στατιστικά μη σημαντικά, παρατίθενται στο Παράρτημα 7.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ 7.7.(I)

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | | |
|--------------------|-----------|---------------------|------------------------|--|
| 7.87178 | 3 | 0.0497373 | | |
| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent | |
| Lambda | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 | |
| Uncertainty Coeff. | 0.03429 | 0.02803 | 0.05023 | |
| Somer's D | -0.21359 | -0.26550 | -0.17866 | |
| Eta | | 0.24382 | 0.24607 | |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|----------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.23895 | |
| Cramer's V | 0.24607 | |
| Conditional Gamma | -0.38320 | |
| Pearson R | -0.24382 | |
| Kendall's Tau B | -0.21780 | 0.00760 |
| Kendall's Tau C | -0.24734 | |

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.(II)

Crosstabulation of TICKETcost

| ΠΡΟΣΕΤΟ ΕΙΣΔΟΗΜΑΤΟΣ | 0 | 1 | 2 | Total |
|---------------------|-----|------|------|-------|
| ΕΙΣΔΟΗΜΑΤΟΣ | NAI | OXI | | |
| 0 | 0 | 6 | 41 | 47 |
| | .0 | 12.5 | 49.4 | 35.9 |
| 1 | 0 | 23 | 29 | 52 |
| ΕΔΣ 5% | .0 | 47.9 | 34.9 | 39.7 |
| 2 | 0 | 11 | 9 | 20 |
| ΕΔΣ 10% | .0 | 22.9 | 10.8 | 15.3 |
| 3 | 0 | 8 | 4 | 12 |
| > 10% | .0 | 16.7 | 4.8 | 9.2 |
| Column Total | 0 | 48 | 83 | 131 |
| | .0 | 36.6 | 63.4 | 100.0 |

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ 7.7.(II)

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | |
|------------|------|--------------|--|
| 20.3941 | 3 | 1.40630E-4 | |

| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent |
|--------------------|-----------|---------------------|------------------------|
| Lambda | 0.14173 | 0.15190 | 0.12500 |
| Uncertainty Coeff. | 0.08868 | 0.06783 | 0.12806 |
| Spearman's D | -0.35584 | -0.43926 | -0.29904 |
| Eta | | 0.37380 | 0.39456 |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|----------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.36703 | |
| Cramer's V | 0.39456 | |
| Conditional Gamma | -0.59524 | |
| Pearson R | -0.37380 | |
| Kendall's Tau B | -0.36243 | 0.00001 |
| Kendall's Tau C | -0.40790 | |

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7.(II)

Crosstabulation of TICKETcost

| ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ | 0 | 1 | 2 | Row Total |
|--------------|-----|------|------|-----------|
| ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ | NAI | OXI | | |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0 | 2 | 14 | 16 |
| 1 | 0 | 4.2 | 17.1 | 12.3 |
| 2 | 0 | 5 | 15 | 20 |
| 1 | 0 | 10.4 | 18.3 | 15.4 |
| 3 | 0 | 22 | 33 | 55 |
| 1 | 0 | 45.8 | 40.2 | 42.3 |
| 4 | 0 | 19 | 20 | 39 |
| 1 | 0 | 39.6 | 24.4 | 30.0 |
| Column Total | 0 | 45 | 82 | 130 |
| Total | 0 | 36.9 | 63.1 | 100.0 |

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ 7.7.(III)

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | | |
|--------------------|-----------|---------------------|------------------------|--|
| 7.87178 | 3 | 0.0487373 | | |
| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent | |
| Lambda | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 | |
| Uncertainty Coeff. | 0.03429 | 0.02603 | 0.05023 | |
| Cramer's D | -0.21359 | -0.26550 | -0.17866 | |
| Eta | | 0.24382 | 0.24607 | |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|----------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.23895 | |
| Cramer's V | 0.24607 | |
| Conditional Gamma | -0.38320 | |
| Pearson R | -0.24382 | |
| Kendall's Tau B | -0.21780 | 0.00760 |
| Kendall's Tau C | -0.24734 | |

Αρα η έρευνα απέδειξε ότι μπορεί να εφαρμοσθεί διάκριση τιμών ανάλογα με την ηλικία, τη συχνότητα ταξιδιού και το εισόδημα. Η διαφορική τιμολόγηση με βάση την ηλικία, και τη συχνότητα, εφαρμόζεται ήδη ευρύτατα στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών αλλά και σε περιπτώσεις θαλάσσιων γραμμών μεταφοράς επιβατών (όπως είδαμε στην Νορβηγία) αλλά δεν εφαρμόζεται στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές. Η διαφορική τιμολόγηση με βάση το εισόδημα εφαρμόζεται ήδη και στην Ελλάδα, (θέσεις Α,Β,Γ) όχι όμως σε μεγάλη έκταση (όπως είδαμε στην Ιταλία).

Αρα με βάση τα συμπεράσματα της μελέτης της σχέσης τιμής και ποσότητας και των ευρημάτων του ερωτηματολογίου είμαστε σε θέση να προτείνουμε διαφοροποιημένη τιμολόγηση ανάλογα με την ηλικία, διαφοροποιημένη τιμολόγηση ανάλογα με τη συχνότητα των πραγματοποιούμενων ταξιδιών, διαφοροποίηση της τιμολόγησης των διαφόρων θέσεων των πλοίων. Αυτές οι προτάσεις, μπορούν να εξειδικευτούν περισσότερο προτείνοντας χαμηλότερα εισιτήρια για τους νέους και τους ηλικιωμένους, κατάρτιση "κάρτας πολλαπλών διαδρομών" για τους ταξιδεύοντες συχνότερα με χαμηλότερο κόστος απ'ότι το άθροισμα των εισιτηρίων των διαδρομών που περιέχουν και μεγαλύτερη διαφοροποίηση των θέσεων και των αναλόγων τιμών, ώστε και το υπάρχον "πλεόνασμα του καταναλωτή" να απορροφηθεί από τους οικονομικά εύρωστους και απαιτητικούς αλλά και δυνατότητα μετακίνησης να δοθεί και στους οικονομικά ασθενείς. Με ένα τέτοιο σύστημα όπως έχουμε ξανατονίσει ο αριθμός των μετακινήσεων θα μεγαλώσει και κατ'επέκταση τα έσοδα των εταιρειών θα αυξηθούν.

Βέβαια αυτές οι προτάσεις δεν συνιστούν ολοκληρωμένη πρόταση τιμολογιακής πολιτικής ούτε βέβαια εξαντλούν το θέμα της διάκρισης των τιμών, πιστεύουμε όμως ότι μπορούν να αποτελέσουν το πρώτο βήμα μετάβασης από το υπάρχον σύστημα στο μελλοντικό. Αναγκαία προϋπόθεση βέβαια είναι και η επαναδιαπραγμάτευση του θέματος της κοστολόγησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (πρόβλημα αιχμής-ανταιχμής) και η τοποθέτηση νέων αρχών.

7.8. Στόχοι Τιμολογιακής πολιτικής

Αν η προτάσή μας περιοριζόταν απλώς στη διατύπωση της άποψης για διαφοροποιημένη τιμολόγηση και στην επισήμανση τμημάτων που αυτή μπορεί να εφαρμοσθεί άμεσα, τότε θα είμαστε ανακόλουθοι στην κριτική που ασκήσαμε στην υφιστάμενη Τιμολογιακή Πολιτική. Διατυπώσαμε την άποψη ότι η ισχύουσα τιμολόγηση δεν ανταποκρίνεται στο αναγκαίο πλέγμα οικονομικών, επιχειρηματικών και κοινωνικών στόχων. Αρα για να είμαστε συνεπείς θα πρέπει να θέσουμε έναν τέτοιο φάσμα στόχων. Πριν τη τοποθέτηση αυτών των στόχων θεωρούμε αναγκαίο να κάνουμε κάποιες αναγκαίες διακρίσεις. Πιστεύουμε ότι η ρύθμιση των τιμών, από μόνη της, δεν πρέπει να αποτελεί τα κεντρικό σημείο της ρυθμιστικής πολιτικής των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, διότι βαρύτητα θα πρέπει να δίνεται και στη ρύθμιση της ποιότητας υπηρεσίας. Αν θεωρήσουμε ότι η τιμή είναι ένας λόγος με αριθμητή το χρηματικό ποσό και παρονομαστή ποσοτικά χαρακτηριστικά της ποιότητας υπηρεσίας, τότε η ρύθμιση μόνο του χρηματικού ποσού είναι οικονομικά αδιάφορη, το δε ενδιαφέρον του χρήστη είναι στραμμένο στον παρονομαστή⁸³. Παίρνοντας υπ' όψη όλα όσα έχουμε διαπιστώσει για την Αγορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών πιστεύουμε ότι η τιμολόγηση θα πρέπει να ανταποκρίνεται στους παρακάτω στόχους:

α) Οικονομικοί Στόχοι:

1. Εξασφάλιση της κατάλληλης χρήσης σπανιζόντων πόρων.
2. Μεγιστοποίηση των εσόδων των επιχειρήσεων
3. Ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής των λειτουργούντων σκαφών
4. Μεγαλύτερη χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας.
5. Ρύθμιση των τιμολογίων ώστε να ανταποκρίνονται σε νέους στόχους εσόδων ή σε χαρακτηριστικά ζήτησης της αγοράς.

β) Επιχειρηματικοί στόχοι

⁸³Βλ. I.R. Barnes, "The Economics of Public Utility Regulation", Appleton Century Crafts, New York, 1942, σελ. 742-743.

1. Εξασφάλιση της απαραίτητης γνώσης για τα χαρακτηριστικά της Ζήτησης.
2. Βελτίωση της αποδοτικότητας του τρόπου εισπραξης εισιτηρίων
3. Εισαγωγή κινήτρων για την προώθηση του management των πλοίων.

γ) Κοινωνικοί στόχοι

1. Ανακατανομή εισοδήματος από τους οικονομικά ισχυρότερους στους οικονομικά ασθενέστερους.
2. Βελτίωση των ευκαιριών για ταξείδια, για τους ηλικιωμένους, τους νέους, τους οικονομικά ασθενείς, τους έχοντες ειδικές ανάγκες και τους μη έχοντες αυτοκίνητο.
3. Μείωση του φαινομένου της υπερπληρότητας των πλοίων κατά τις περιόδους αιχμής.
4. Βελτίωση της συχνότητας, της ταχύτητας και της αξιοπιστίας των πλοίων.
5. Μεγαλύτερη ευκολία στην αγορά και τη χρήση των εισιτηρίων.
6. Ενίσχυση της αποκέντρωσης
7. Τόνωση της κίνησης προς τα διοικητικά κέντρα των νομών, των επαρχιών και των περιφερειών.
8. Μείωση της θαλάσσιας και αέριας ρύπανσης
9. Μείωση των ατυχημάτων
10. Μείωση της συμφόρησης στα λιμάνια

δ) Εθνικοί Στόχοι

1. Συνοχή του Εθνικού χώρου
2. Ανάπτυξη συγκεκριμένων κατά νησί οικονομικών δραστηριοτήτων
3. Συγκράτηση και αύξηση του πληθυσμού των νησιών
4. Προσφορά κοινωνικών υπηρεσιών (παιδεία, περίθαλψη, πολιτισμός)

Το σύνολο των στόχων που θέσαμε πιστεύουμε ότι βρίσκεται σε συνέπεια με όλα όσα έχουμε διατυπώσει μέχρι τώρα. Θα καταλήξουμε με κάτι

που δυστυχώς έχουμε επαναλάβει πολλές φορές. Η εφαρμογή μιας τιμολογιακής πολιτικής που θα ανταποκρίνεται σε αυτούς τους στόχους που θέσαμε απαιτεί ψηλό επίπεδο γνώσης το οποίο διαπιστωμένα λείπει απ' όλα τα μέρη της Αγοράς Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών (Κράτος-Επιχειρήσεις-Επιβάτες). Αρα απαιτείται μια εγρήγορη και το έναυσμα πρέπει να δώσει ο επί του παρόντος Ρυθμιστής, δηλ. το ΥΕΝ . Η αλλαγή των όρων λειτουργίας του συστήματος είναι αναγκαία και δυστυχώς ο "θέσει" και "φύσει" πρωταγωνιστής είναι ανεπαρκής από πολλές πλευρές.

Με αυτή τη δυστυχώς όχι ευχάριστη παρατήρηση ολοκληρώσαμε τη διερεύνηση της Τιμολόγησης των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών στην Ελλάδα, τόσο σε επίπεδο ισχύουσας τιμολόγησης όσο και στο επίπεδο των προτάσεων. Οι στόχοι που θέσαμε παράλληλα με τις τελικές διαπιστώσεις όσο και αν φαίνεται παράξενο δείχνουν ότι υπάρχει γνώση της υφιστάμενης κατάστασης. Πιστεύοντας ότι επιμέρους γνώση ή εμπειρία για την Ακτοπλοΐα κατέχουν πολλά άτομα ή κοινωνικές ομάδες και με δεδομένο ότι η γνώση προκαλεί κοινωνική δυναμική αισιοδοξούμε ότι το μέλλον της Ακτοπλοΐας προδιαγράφεται σίγουρα καλύτερο από ότι το παρελθόν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βαβούρα Ι.Σ, Αρχοντάκη Κ.Σ., "Οι Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1982.

Βανδώρου Δ.Χ., "Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας" Πάτρα, 1990.

Βλάχου Γ.Π., Τύποι Πλοίων, "Τιμητικός Τόμος Καθ. Φρ. Λέτσα", ΑΒΣΠ, Πειραιάς, 1990.

Γεωργαντόπουλου Ε., "Ναυτιλιακή Οικονομική", Εκδ. Ι. Λιοντή, Πειραιάς, 1959.

Γεωργαντόπουλου Ε., "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική .Ι.", Ο.Ε.Δ.Β., Αθήνα, 1984.

Γιαγκάκη Γ., "Μικρές Ορειακές Ελλάδες", Εκδ. Βιβλιοφίλων, Αθήνα, 1990.

Γκαμαλέτσου Θ.Γ., "Θεωρητική Οικονομική" τόμος Α', β' εκδ., Καραμπερόπουλος, Πειραιάς, 1979.

Γκαμαλέτσου Θ.Γ., "Θεωρητική Οικονομική" τόμος Β', β' εκδ., Καραμπερόπουλος, Πειραιάς, 1981.

Γκαμαλέτσου Θ.Γ., "Θεωρητική Οικονομετρία" τόμος Α', Καραμπερόπουλος, Πειραιάς, 1979.

Γκαμαλέτσου Θ.Γ., "Θεωρητική Οικονομετρία" τόμος Β', Καραμπερόπουλος, Πειραιάς 1981.

Γκιζιάκη Κ., Κριτική των μεταβλητών που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση των ατυχημάτων στην Παγκόσμιο Ποντοπόρο Ναυτιλία, "Τιμητικός Τόμος καθ. Α. Σταυρόπουλου", Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (υπό έκδοση).

Δουμάνη Δ, Το Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο για την προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, "Συμπόσιο για την Οικολογία και την Βιβλιογραφία της", Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1991, σελ. 58-62.

Εγγλέζου Ι., Τσελέντη Β., Τζαννάτου Ε., Αμανατίδη Γ.Θ., Εκτίμηση ατμοσφαιρικών ρυπαντικών φορτίων από τη Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο λιμάνι του Πειραιά, "HELECO '93", τόμος .III., ΤΕΕ, 1993.

Επιτροπή Ερευνας και Οργανώσεως Οικονομικού Προγραμματισμού, Βασική Επιτροπή Δημοσίων Έργων, Συγκοινωνιών και Εμπορίου, "Ακτοπλοϊκόν", τόμος IV, τεύχος 1ον, Αθήναι, 1959.

Ε.Σ.Υ.Ε., "Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος", Αθήνα, 1984.

Intiligator M.D., "Οικονομετρικά Υποδείγματα. Τεχνικές & Εφαρμογές", τεύχος Α', Gutenberg, Αθήνα 1982, (μεταφρασμένο).

Κανελλόπουλου Χ.Κ., "Οργανωτική Θεωρία" Ευρωτύπ, Αθήνα, 1985.

ΚΕΠΕ, "Ακτοπλοϊκαί Συγκοινωνίαι", Αθήνα, 1976.

ΚΕΠΕ, Εισήγηση προς την Επιτροπή για την Αναμόρφωση του Ναυτολογίου Επιβατών και οχημάτων, Αθήνα, 1980.

ΚΕΠΕ, Εκθέσεις για το πρόγραμμα 1988-1992, "Εμπορική Ναυτιλία", Αθήνα 1990.

ΚΕΠΕ, "Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα. Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών λειτουργίας", Αθήνα 1992.

Κορώνη Σ., "Επί του Ελληνικού Συγκοινωνιακού προβλήματος" Αθήναι, 1935.

Λεκαράκου - Νιζάμη Κ., Παπασπύρου Α., "Ναυτιλιακή Λογιστική" Αθήνα, 1992.

Λέσχη Λιμενικού Σώματος, "Οργάνωση και λειτουργία του Λιμένος Πειραιώς για την υποδοχή - εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων", Πρακτικά Ημερίδας, Πειραιάς, 1990.

Μεταξά Β.Ν., "Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας" Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1985.

Μεταξά Β.Ν., "Η Οικονομική των Μεταφορών", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1986.

Μεταξά Β.Ν., "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1988322

Μεταξά Β.Ν., "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής", Τόμος .II., Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1992.

Νικολάου Λ., "Νέοι θεσμοί στις Εργασιακές Σχέσεις", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1987.

Παπαθανασόπουλου Κ., "Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Τα αδιέξοδα του προστατευτισμού." Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1988.

Παπαμιχαλόπουλου Δ.Γ., "Το προνόμιον της ακτοπλοΐας και η επιβατική ναυτιλία", Πειραιεύς, 1928.

Σκούλου Μ., "Χημική Ωκεανογραφία, μέρος Β', Θαλάσσια Ρύπανση, Ανόργανες Υλεις από την Θάλασσα, Αφαλάτωση". 2η Εκδ., Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα, 1987.

Σταμπολή Ν., "Το ακτοπλοϊκό μας πρόβλημα", Πειραιάς, 1975.

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, "Θαλάσσιες Μεταφορές", Επιστημονική Διημερίδα, Αθήνα, 1987.

Υ.Ε.Ν., "Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας" Τεύχος Γ', Πειραιεύς, 1931.

ΥΠ.ΕΘ.Ο., "Μελέτη προβλημάτων ακτοπλοΐας", Αθήνα, 1983.

Φιλιππάτου Γ.Κ., Αθανασόπουλου Π.Ι., "Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Διοικητική", Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1985.

Περιοδικός και ημερήσιος τύπος

Αργώ

Εφοπλιστής

Ναυτεμπορική

Ναυτικά Χρονικά

Ναυτιλιακή

Outlook

Τα Νέα

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alsen J., Fuel Economy Optimisation in Ferry Voyage. Management and control, στο "Cruise Ferry 91", Volume 2 ,May 1991,London.
- Bain, J.S., "Barriers to New Competition" Harvard University Press, Cambridge MA. 1956.
- Barnes I.R., "The Economics of Public Utility Regulation" ,Appleton Century, Crofts, N. York, 1942.
- Baumol W.J.,Willig R.D., Fixed Cost, Sunk Cost, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly, "Quaterly Journal of Economics" 95, August 1981, σελ. 405-431.
- Beth H.L., Hader A. Kappel, στο "25 Years of World Shipping" Fairplay Publications London, 1984.
- Branch A., "Elements of Shipping" Chapman & Hall, London, 1977.
- Capozza D.R., Van Order R.A., Generalised model of spatial competition, "American Economic Review" 65, 1978, σελ. 896-908.
- Caves R., "Air Transportation and its Regulations" Harvard University Press, Cambridge, 1962.
- Clegg W.P., "European Ferry Fleets" Sandwich, 1976.
- Clemens E.W., Price Discrimination and the Multiple - Product Firm, "Review of Economic Studies" Vol. XIX (1950-51), σελ. 1-11.
- D' Aspermont C., Cabszewick, J.J., Thisse J.F., On Hotelling's stability in competition, "Econometrica" 47, 1979, σελ. 1145-1150.
- Davies J.E., Destructive Competition and Market Unsustainability in the liner Shipping Industry, "International Journal of Transport Economics", Vol XVII, No3, October 1990.
- Demsetz H., Why Regulate Utilities? "Journal of Law and Economics" XI, April 1968 σελ. 55-65.

Doganis R., "Flying-off Course. The Economics of International Airlines", George Allen & Unwin, London 1985.

Douglas E.J., "Managerial Economics: Analysis and Strategy", Prentice Hall International Editions, N. Jersey. 1987.

Downard J.M., "Running Costs" Fairplay Publications, 1981.

Drucker P.F., "The Practice of Management" Harper and Row, New York. 1954.

Edgeworth F.Y., "Papers Relating to Political Economy" Vol. 1, Macmillan & Co Ltd, London, 1925.

EEC, "Analysis of South European Cabotage activities" June 1987.

EEC., "Studies, Report on Options in Transport Tariff Policy, "Transport Series" No1, Brussels, 1965.

Fair M.L., Nelson J.R. (ed). "Criteria for Transport Pricing" Transportation and Logistics Research Center, Cornell Maritime Press, Inc., 1973.

Fair M.L., Williams E.W., "Economics of Transportation and Logistics", Business Publications Inc., 1975.

Farris M.T., Harding F.E., "Passenger Transportation", Prentice-Hall, Inc., N. Jersey, 1976.

Foss B., "Coastal Shipping", The Norwegian Shipping Academy, 1983.

Friedlander A., "The dilemma of freight Transportation Regulation" Brookings, Washington D.C., 1975.

Friedman J.W., "Oligopoly Theory", Cambridge University Press, 1983.

Haefel E.T. (ed), "Transport and National Goals" Transport Research Program, The Brookings Institution, 1969.

Harper W.H., "Statistics" ,Macdonald and Evans Ltd, Plymouth, 1979.

Harvey A.C., "Forecasting, Structural Time Series Models and the Kalman Filter" Cambridge University Press, Cambridge, 1989.

Heaver H.D., Ships Operating costs,"Maritime Policy and Management " vol 12, no1, 1985, σελ. 35-46.

Heffron F.A., (with N. Mcfecycle) "The administrative Regulatory Process", Longman, New York, 1983.

HMSO "Cross- Channel Car Ferry Services" London, 1974.

Hottcling H., Stability in Competition , "Economic Journal", 39, 1929, σελ. 41-57.

Hotelling H., The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates, "Econometrics" Vol. 6, 1938, σελ. 242.

Goodwin E.M., Kemp, J.F., "Marine Statistics. Theory and Practice" Stanford Maritime, London, 1979.

Goss R.O., Ships costs: The overall problem and some solutions, "Maritime Policy and Management" Vol 12, no.1, 1985,σελ. 1-8.

Goss R.O., Peak load Pricing in Liner Shipping. A comment on Davies Paper, "International Journal of Transport Economics" June 1986, σελ. 220-231.

Gramp W.D., An Economic Remedy for Airport Congestion: the case for flexible Pricing, "Business Horizons" XI, October 1968, σελ. 21-30.

Greenhut M.L., Ohta H., "Theory of Spatial Pricing and Market Areas" Duke University Press, Durjam, N.C., 1975.

Guide 89, Plus 2 Ferry Consultation, Halmstad, Sweden, 1989.

Ireland N.J., "Product Differentiation and Non-Price Competition", Basil Blackwell Ltd, Oxford, 1987.

Johnston J., "Statistical Cost Analysis" McCraw Hill Book Co, New York, 1960.

Kahn, A.E., "Economics of Regulation: Principles and Institutions", reprinted, MIT Press, MA, 1991.

Kloster jr K.V., The economics of the cruise market , "Norwegian Shipping News" no.10, 1978.

Lerner A., Singer H., Some notes on duopoly and spatial competition "Journal of Political Economy" 87, 1937, σελ. 1328-1346.

Levitt T., Marketing Myopia, "Harvard Business Review" XXXVIII, July-August 1960, σελ. 45-56.

Lipsey R.G., "An Introduction to Positive Economics", Weidenfeld and Nicolson Ltd, London 1990.

Lloyd's Register of Shipping, "Marine Exhaust Emissions" Research Programme, London, 1992.

Locklin D.P., "Economics of Transportation" 7 thed., R. Irwin, Homewood, Ill., 1972.

Lutkepohl H., "Forecasting Aggregated Vector ARMA Processes" Springer- Verlag, Berlin, 1987.

Lutkepohl H., Prediction tests for structural Stability, "Journal of Econometrics" 39, 1988, σελ. 267-296.

Marshall A., "Principles of Economics" Macmillan & Co Ltd, London, 1920.

Nelson J.R., Practical Applications of Marginal Cost Pricing in the Public Utility field, "American Economic Review", Papers and Proceedings, LII, May 1963, σελ. 480.

O.E.C.D., "Dereglementation et concurrence dans le transport aerien" Paris, 1988.

O' Laughlin, C., "The Economics of Sea Transport" Pergamon, Oxford, 1967.

Packard, W.V., "Sea Trading. The Ships" Fairplay Publications, London, 1985.

Philips C.F., "The Economics of Regulation", rev. ed. Richard Irwin, Homewood, 1969.

Pigou A.C., "The Economics of Welfare", Macmillan & Co. Ltd, London, 1932.

Ponsoby G.J., The problem of the Peak, with special Reference to Road Passenger Transport, "Economic Journal" March 1958, LXVIII, σελ. 78-82, 87.

Proctor, N.C., Marine Insurance, "Maritime Management and Policy" Vol. 12. no1, 1985 σελ. 65-66.

Quinet E., Schuster, H., Pricing the use of infrastructure, "Report on the Seventh Table on Transport Economics" E.C.M.T. O.E.C.D., Paris, 1971.

Quinet E., Touzery L., Triebel, H., Economie des Transports, Economica, Paris, 1982.

Rich C.A., Matear S., Some current aspects of marketing in the near-sea ferry and liner trades with particular reference to the Irish Sea, "Maritime Management and Policy" Vol. 16, No1., 1989, σελ. 56-64.

Robinson J., "Economics of Imperfect Competition", Macmillan & Co Ltd, London reprinted 1961.

Rotchild K.W., Price theory and Oligopoly, "Readings in Price Theory" American Economic Association, George Allen and Unwin Ltd, London, 1970 σελ. 440-464.

Roueche L.R., Marginal Cost Pricing of Ferry transportation: a practical application, "Maritime, Management and Policy" 5,1978, σελ. 20-26.

Ryan W.J., "Price Theory" 3rd ed., Macmillan & Co Ltd, London, 1962.

Sampson R.J., Farris M.T., "Domestic Transportation Practice. Theory and Policy" 3rd ed. Houghton Mifflin Co., Boston, 1972.

Samuels, G.E., Airlines Deregulation: his effects and the competitive environment "International Journal of Transport Economics", Vol. XVIII, No2, June, 1990.

Sharp C.H., "Transport Economics", Macmillan Ltd, London, 1973.

Sleeman J.F., "British Public Utilities", Pitman, London, 1953.

Smith C.W., Public Utility Depreciation, "Public Utilities fortnightly", L: 630, October 1952.

√ Spulber D.F., "Regulation and Markets" MIT Press, Cambridge, 1989.

Stelzer M., Joscow J., "Utility Rate-Making in the Comperative Era" National Economic Research Associates, New York, 1966, σελ. 242-245.

Stigler G.J., "The Organisation of Industry, Irwin, Homewood, Illinois, 1968.

Stubbs P.C., Tyson, W.J., Dalvi M.Q., "Transport Economics" George Allen & Uuwin, London, 1980.

Sundstrom R.A., report of the SOLAS 90 amendements for stability and Fire Protection "Ro-Ro 92" The 11th International Conference, London,1992.

Sutton J., "Sunk costs and Market structure", MIT Press, MA, 1991.

Vroom H., "Work Motivation", John Wiley & Sons, Inc, New York, 1964.

Weiss N., Hasset M., "Introductory Statistics" Addison-Welsey Publishing Co., Inc. USA, 1982.

Wilson G.W., "Essays on some Unsettled Questions in the Economics of Transportation" Foundation for Economic and Business Studies, Indiana University, 1962.

Περιοδικός τύπος

Fairplay

Journal de la Marine Marchande

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ *

* Η αρίθμηση των παραρτημάτων δεν είναι κατά αύξοντα αριθμό, αλλά με βάση το κεφάλαιο της Διατριβής στο οποίο αναφέρονται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Στατιστική επιφάνειας και πληθυσμό κατοικημένων νησιών Ελλάδας
- Επιβατική Κίνηση Ελληνικών λιμανιών
- Επιβατική Κίνηση λιμανιών παγκοσμίως
- Εβδομαδιαία Δρομολόγια
- Στοιχεία Λιμενικής Υποδομής κατά νόμο

| Λιμένες | Α' τρίμηνο - 1st quarter | | Β' τρίμηνο - 2nd quarter | | Γ' τρίμηνο - 3rd quarter | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| | Από ΑΠΙ ΑΠΙ From S/S-M/S | Από Π/Κ From M/S | Από ΑΠΙ ΑΠΙ From S/S M/S | Από Π/Κ From M/S | Από ΑΠΙ ΑΠΙ From S/S-M/S | Από Π/Κ From M/S |
| | Σύνολο | 679.644 | 46.302 | 2.139.054 | 207.671 | 4.795.150 |
| Πειραιεύς (2), (3) | 231.436 | 3.282 | 692.386 | 8.627 | 1.418.662 | 32.169 |
| Αγία Πελαγία | 775 | — | 3.112 | — | 7.808 | — |
| Άγιος Κήρυκος | 2.803 | 508 | 10.666 | 1.038 | 18.881 | 1.340 |
| Άγιος Κωνσταντίνος | 2.240 | — | 13.881 | — | 52.022 | — |
| Άγιος Νικόλαος | 382 | — | 1.179 | — | 7.244 | — |
| Αίγινα (1) | 74.913 | — | 204.301 | — | 305.563 | — |
| Αίγιο | — | — | — | — | — | — |
| Αλεξανδρούπολη | 2.716 | — | 12.087 | — | 32.742 | — |
| Αλόνησος | 1.261 | 64 | 7.562 | 815 | 24.856 | 5.233 |
| Αμολιανή | — | 3.462 | — | 7.538 | — | 25.303 |
| Αμοργός | 635 | 16 | 3.291 | — | 11.176 | — |
| Αντίπαρος | — | 3.178 | — | 18.046 | — | 58.308 |
| Ασπικός | 941 | — | 5.205 | — | 14.083 | — |
| Αστυπάλαια | 401 | — | 1.621 | — | 5.733 | — |
| Βαθύ Σάμου | 1.791 | 36 | 10.739 | — | 25.854 | — |
| Βόλος | 11.958 | — | 31.446 | — | 76.759 | — |
| Γαύριο | 12.648 | — | 37.978 | — | 69.976 | — |
| Γλώσσα | 2.753 | — | 5.717 | — | 10.863 | — |
| Γύθειο | 560 | — | 2.522 | — | 8.625 | — |
| Δάφνη | — | 2.823 | — | 7.501 | — | 11.364 |
| Ερμιόνη | 3.458 | — | 15.861 | — | 31.393 | — |
| Ευδήλος | 1.028 | — | 749 | — | 7.663 | — |
| Ηγουμενίτσα | — | — | — | — | — | — |
| Ηράκλειο | 38.212 | — | 86.320 | — | 165.314 | — |
| Θεσσαλονίκη | 753 | — | 1.104 | — | 7.981 | — |
| Θήρα | 2.673 | — | 36.839 | 878 | 126.621 | 2.894 |
| Ιθάκη | 3.951 | — | 12.816 | — | 29.615 | — |
| Ίος | 1.093 | — | 18.182 | 1.435 | 86.241 | 3.446 |
| Καβάλα | 964 | — | 3.298 | — | 16.660 | — |
| Κάλυμνος | 3.748 | 6.604 | 10.142 | 8.532 | 16.341 | 13.728 |
| Καρλόβασι | 1.108 | 179 | 3.174 | 421 | 9.472 | 199 |
| Κάρπαθος | 811 | — | 1.948 | — | 6.201 | — |
| Κάρυστος | 889 | 323 | 8.411 | 210 | 17.039 | 562 |
| Κάσος | 278 | — | 759 | — | 1.784 | — |
| Καυάλιο | 247 | — | 1.247 | — | 2.224 | — |
| Κέα | 3.893 | — | 14.963 | — | 25.929 | — |
| Κέρκυρα | 570 | 841 | 3.931 | 1.095 | 10.650 | 3.210 |
| Κίμωλος | 396 | — | 970 | — | 1.829 | — |
| Κύθνος (Δρυοπίς, Λουτρά, Μέρικας) | 1.392 | — | 7.275 | — | 15.265 | — |
| Κύμη | 3.935 | — | 11.124 | — | 37.319 | — |
| Κως | 6.774 | 7.098 | 18.984 | 8.907 | 35.884 | 15.015 |
| Λαύριο | 4.173 | — | 14.876 | — | 30.416 | — |
| Λέρος | 3.730 | 184 | 8.860 | 156 | 14.264 | 367 |
| Λευκάδα | — | — | — | — | — | — |
| Μαρμάρι | 11.787 | — | 20.285 | — | 28.695 | — |
| Μέθανα | 5.748 | — | 16.595 | — | 41.395 | — |
| Μεσογαία | — | — | — | — | — | — |
| Μήλος | 1.494 | — | 5.727 | — | 16.583 | — |
| Μονεμβασία | 177 | — | 2.296 | — | 4.927 | — |
| Μούτρος | 124 | 211 | 707 | — | 974 | — |
| Μύκονος | 4.113 | — | 32.812 | — | 95.664 | — |
| Μύρινα | 1.262 | — | 4.749 | — | 10.798 | — |
| Μύτικας | — | — | — | — | — | — |
| Μυτιλήνη | 7.136 | — | 21.515 | — | 54.886 | — |
| Νάξος | 8.671 | 25 | 32.604 | 10 | 95.548 | 4.050 |
| Ναύπλιο | — | — | 49 | — | 1.191 | — |
| Νεάπολη | 335 | — | 2.440 | 889 | 6.369 | 2.290 |
| Νέα Στύρα | — | — | — | — | — | — |
| Νίσυρος | 674 | 238 | 2.142 | 748 | 2.555 | 1.046 |
| Οία | — | — | — | — | 170 | — |
| Οινούσες | 1.915 | — | 3.697 | — | 5.797 | — |
| Ουρανόπολη | — | 3.462 | — | 8.743 | — | 12.562 |
| Π. Ψαρά | 143 | 79 | 556 | — | 1.667 | — |
| Παξοί (Γάιος) | 636 | 962 | 4.103 | 1.657 | 8.680 | 3.642 |

— Passengers disembarked, by ports (coastal traffic)

| Year 1986 | | | | Έτος — 1985 — Year | | Port |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Δ' τεταρτηνίο — 4th quarter | | Σύνολο έτους — Year's total | | Σύνολο — Total | | |
| Από Α.Π.-Δ.Π From S/S-M/S | Από Π.Κ From M/S | Από Α.Π.-Δ.Π From S/S-M/S | Από Π.Κ From M/S | Από Α.Π.-Δ.Π From S/S-M/S | Από Π.Κ From M/S | |
| 1.118.884 | 76.469 | 8.732.732 | 788.645 | 8.471.838 | 779.805 | Total |
| 382.112 | 6.165 | 2.724.596 | 50.243 | 2.654.511 | 83.975 | Pireas (2), (3) |
| 837 | — | 12.532 | — | 10.130 | — | Agia Pelagia |
| 6.008 | 696 | 38.358 | 3.582 | 37.368 | 4.306 | Agios Kirikos |
| 4.359 | — | 72.502 | — | 73.815 | — | Agios Konstantinos |
| 1.810 | — | 10.615 | — | 4.947 | — | Agios Nikolaos |
| 102.093 | — | 686.870 | — | 694.199 | — | Egina (1) |
| — | — | — | — | — | — | Egio |
| 6.748 | — | 54.293 | — | 49.990 | — | Alexandroupolis |
| 3.244 | 279 | 36.923 | 6.391 | 42.456 | 6.660 | Alonissos |
| — | 4.562 | — | 40.865 | — | 2.599 | Amoliani |
| 1.255 | — | 16.357 | 16 | 11.399 | 4.328 | Amorgos |
| — | 3.775 | — | 83.307 | — | 75.272 | Antiparos |
| 1.544 | — | 21.773 | — | 25.502 | — | Astakos |
| 898 | — | 8.653 | — | 8.168 | — | Astypalea |
| 4.332 | — | 42.716 | 36 | 42.534 | 1.143 | Vathy Samou |
| 15.563 | — | 135.726 | — | 154.484 | — | Volos |
| 13.752 | — | 139.354 | — | 132.013 | — | Gavrio |
| 3.643 | — | 22.976 | — | 23.668 | — | Glossa |
| 1.251 | — | 12.758 | — | 10.050 | — | Gythio |
| — | 5.092 | — | 26.780 | — | 22.230 | Dafni |
| 5.742 | — | 56.454 | — | 59.132 | — | Ermioni |
| 469 | — | 9.909 | — | 9.689 | — | Evdilos |
| — | — | — | — | — | — | Igoumenitsa |
| 63.987 | — | 353.833 | — | 342.028 | — | Iraklio |
| — | — | 9.838 | — | 10.307 | — | Thessaloniki * |
| 11.032 | — | 177.165 | 3.772 | 198.876 | 3.867 | Thira |
| 8.844 | — | 52.226 | — | 54.347 | — | Ithaki |
| 3.146 | — | 108.662 | 4.881 | 102.701 | 3.116 | Ios |
| 2.803 | — | 23.725 | — | 23.484 | — | Kavala |
| 7.147 | 4.553 | 37.378 | 33.417 | 29.725 | 14.685 | Kalymnos |
| 1.913 | 135 | 15.667 | 934 | 15.199 | 684 | Karlovassi |
| 1.645 | — | 10.605 | — | 10.390 | — | Karpathos |
| 4.200 | 216 | 30.539 | 1.311 | 28.171 | 2.320 | Karystos |
| 507 | — | 3.328 | — | 2.949 | — | Kassos |
| 740 | — | 4.458 | — | 5.024 | — | Kapsali |
| 5.347 | — | 50.132 | — | 37.929 | — | Kea |
| 1.815 | 1.076 | 16.966 | 6.222 | 15.133 | 5.787 | Kerkyra |
| 640 | — | 3.835 | — | 3.008 | — | Kimolos |
| 2.588 | — | 26.520 | — | 34.171 | — | Kythnos (Dryopis, Loutra, Merichas) |
| 5.801 | — | 58.179 | — | 58.467 | — | Kyml |
| 10.399 | 5.001 | 72.041 | 36.021 | 62.852 | 16.386 | Kos |
| 5.526 | — | 54.991 | — | 51.824 | — | Lavrion |
| 4.569 | 437 | 31.423 | 1.144 | 28.778 | 1.497 | Leros |
| — | — | — | — | — | 120 | Lefkada |
| 13.611 | — | 74.378 | — | 77.117 | — | Marmari |
| 9.927 | — | 73.665 | — | 83.214 | — | Methana |
| — | — | — | — | — | — | Mesogea |
| 2.889 | — | 26.693 | — | 25.831 | — | Milos |
| 423 | — | 7.823 | — | 7.486 | — | Monemvassia |
| 484 | — | 2.289 | 211 | — | — | Mourtos |
| 10.456 | — | 143.075 | — | 166.258 | 2.061 | Mykonos |
| 2.569 | — | 19.378 | — | 19.247 | — | Myrina |
| — | — | — | — | — | — | Mytikas |
| 12.136 | — | 95.673 | — | 97.288 | — | Mytilini |
| 14.330 | — | 151.153 | 4.085 | 132.532 | 10.985 | Naxos |
| — | — | 1.240 | — | 1.378 | — | Nafplio |
| 847 | — | 9.991 | 3.179 | 10.082 | 3.691 | Neapolis |
| — | — | — | — | — | — | Nea Styra |
| 762 | 362 | 6.133 | 2.394 | 6.005 | 3.739 | Nissyros |
| 45 | — | 215 | — | 129 | — | Ia |
| 2.601 | — | 14.010 | — | 10.826 | 12.883 | Inousses |
| — | 5.889 | — | 30.656 | — | 26.499 | Ouranoupolis |
| 519 | — | 2.885 | 79 | 3.272 | 1.359 | Psara |
| 1.738 | 660 | 15.157 | 6.921 | 17.271 | 4.081 | Paxi (Gaios) |

| Λιμένες | Έτος 1986 | | | | | |
|------------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| | Α' τρίμηνο | | 2nd quarter | | Γ' τρίμηνο - 3rd quarter | |
| | Από Α/Π - Δ/Π From S/S - M/S | Από Π/Κ From M/S | Από Α/Π - Δ/Π From S/S - M/S | Από Π/Κ From M/S | Από Α/Π - Δ/Π From S/S - M/S | Από Π/Κ From M/S |
| Πάργα | — | — | — | 556 | — | 1.333 |
| Πάρος (Παροικία) | 7.606 | 3.060 | 51.972 | 18.855 | 200.419 | 67.266 |
| Πάτιμος | 1.731 | 19 | 10.469 | 336 | 28.538 | 269 |
| Πάτρα | 9.166 | — | 13.872 | — | 37.962 | — |
| Πόρος | 19.732 | — | 64.738 | — | 105.618 | — |
| Πορτοχέλι | 1.287 | — | 12.033 | — | 26.988 | — |
| Πυθαγόρειο | 97 | 7 | 498 | — | 1.400 | — |
| Ραφήνα | 28.995 | — | 80.041 | — | 215.998 | — |
| Ρέθυμνο | — | — | — | — | — | — |
| Ρόδος | 13.427 | — | 40.636 | — | 67.886 | — |
| Σαλαμίνα | — | 2.716 | — | 7.893 | — | 30.148 |
| Σάμη | 10.420 | — | 25.726 | — | 56.537 | — |
| Σαμοθράκη | 2.725 | — | 12.026 | — | 36.304 | — |
| Σέριφος | 1.207 | — | 5.887 | — | 18.400 | — |
| Σητεία | 185 | — | 619 | — | 796 | — |
| Σίφνος | 1.196 | — | 8.343 | 1.622 | 30.056 | 5.193 |
| Σκιάθος | 7.914 | — | 37.239 | — | 90.263 | — |
| Σκόπελος | 3.156 | 59 | 19.366 | 747 | 55.522 | 5.204 |
| Σκύρος | 3.763 | — | 11.052 | — | 27.124 | — |
| Σούδα | 30.532 | — | 61.734 | — | 99.986 | — |
| Σπέτσες | 6.696 | — | 31.671 | — | 59.811 | — |
| Σύμη | 756 | — | 4.285 | — | 4.766 | — |
| Σύρος | 12.965 | — | 27.344 | — | 54.647 | — |
| Τήνος | 6.913 | — | 46.498 | — | 171.836 | — |
| Υδρα | 11.996 | — | 42.866 | — | 72.819 | — |
| Φολέγανδρος | 225 | — | 1.143 | — | 1.890 | — |
| Φούρνοι Κορσεών | — | 693 | 54 | 1.241 | 503 | 1.622 |
| Φοίνικες | — | — | 381 | — | 2.435 | — |
| Χάλκη | 117 | — | 352 | — | 357 | — |
| Χίος | 11.213 | 117 | 26.840 | — | 47.319 | — |
| Χώρα Σφακίων | — | 682 | — | 66.591 | 41.439 | 79.026 |
| Ωρεοί | — | — | — | — | — | — |
| Λοιποί (4) | 9.120 | 5.374 | 25.566 | 32.584 | 74.680 | 71.414 |

Παρατήρηση : Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από πορθμεία, τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς. Κατ' εξαίρεση, περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από τα πορθμεία της γραμμής Αργοσαρωνικού.

(1) Περιλαμβάνονται οι όρμοι Σουβάλας και Αγίας Μαρίας.

(2) Περιλαμβάνονται οι αποβιβάσθηντες επιβάτες της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας, ενώ δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας.

(3) Περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν στους όρμους Παλουκίων, Σελινίων, Κακής Βιγλας και Περιστερίων της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας.

(4) Τα στοιχεία αναφέρονται σε 30 μικρούς λιμένες.

— Passengers disembarked, by ports (coastal traffic) (continued)

| — Year 1986 | | | | Έτος — 1985 — Year | | Port |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------|
| Δ τρίμηνο — 4th quarter | | Σύνολο έτους — Year's total | | Σύνολο — Total | | |
| Από Α/Π-Δ/Π From S/S-M/S | Απο Π/Κ From M/S | Από Α/Π-Δ/Π From S/S-M/S | Απο Π/Κ From M/S | Από Α/Π-Δ/Π From S/S-M/S | Απο Π/Κ From M/S | |
| — | 121 | — | 2.010 | — | — | Parga |
| 15.784 | 4.146 | 275.781 | 93.327 | 265.967 | 81.910 | Paros (Parikia) |
| 3.446 | 138 | 44.184 | 762 | 43.482 | 839 | Patmos |
| 15.448 | — | 76.448 | — | 104.552 | — | Patra |
| 29.876 | — | 219.964 | — | 212.771 | — | Poros |
| 2.052 | — | 42.360 | — | — | — | Portoheli |
| 237 | — | 2.232 | 7 | 2.011 | 362 | Pythagorio |
| 55.031 | — | 380.065 | — | 337.142 | — | Rafina |
| — | — | — | — | — | — | Rethymno |
| 19.939 | — | 141.888 | — | 124.467 | — | Rodos |
| — | 5.810 | — | 46.567 | — | 80.017 | Salamina |
| 17.286 | — | 109.969 | — | 118.082 | — | Sami |
| 6.727 | — | 57.782 | — | 54.689 | — | Samothraki |
| 2.201 | — | 27.695 | — | 25.574 | 220 | Serifos |
| 474 | — | 2.074 | — | 2.839 | — | Sitia |
| 2.193 | — | 41.788 | 6.815 | 36.275 | 7.512 | Sifnos |
| 12.861 | — | 148.277 | — | 130.162 | — | Skiathos |
| 5.563 | 301 | 83.607 | 6.311 | 83.729 | 6.390 | Skopelos |
| 4.996 | — | 46.935 | — | 46.207 | — | Skyros |
| 46.026 | — | 238.278 | — | 210.409 | — | Souda |
| 11.647 | — | 109.825 | — | 112.240 | — | Spetses |
| 2.533 | — | 12.640 | — | 6.219 | — | Symi |
| 17.157 | — | 112.113 | — | 115.501 | — | Syros |
| 17.938 | — | 243.185 | — | 240.460 | — | Tinos |
| 18.244 | — | 145.925 | — | 150.627 | — | Hydra |
| 440 | — | 3.698 | — | 6.550 | — | Folegandros |
| — | 673 | 557 | 4.229 | 541 | 5.373 | Fourni |
| 123 | — | 2.939 | — | 2.091 | — | Frikes |
| 120 | — | 946 | — | 1.082 | 39 | Chalki |
| 15.705 | — | 101.077 | 117 | 96.616 | 15.545 | Chios |
| 7.516 | 13.574 | 48.955 | 159.873 | — | — | Chora Sfakion |
| — | — | — | — | — | — | Orei |
| 13.545 | 12.808 | 122.911 | 122.180 | 130.199 | 267.325 | Other (4) |

Note : Passengers disembarked from ferry-boats, cruise ships and yachts are not included. However, passengers disembarked from ferry-boats at the Argosaronikos line are included.

(1) The bays of Souvala and Agia Marina are also included.

(2) Including disembarked passengers of the Piraeus - Salamina shipping line, but excluding disembarked passengers of the Perama - Salamina shipping line.

(3) Including passengers disembarked at the bays of Paloukia, Schinia, Kaki Vigla and Peristeria of the Piraeus - Salamina shipping line.

(4) Figures refer to 30 small ports.

Ετος 1986

| Λιμένες | Α' τρίμηνο -- 1st quarter | | Β' τρίμηνο -- 2nd quarter | | Γ' τρίμηνο -- 3rd quarter | |
|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|
| | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S |
| | Σύνολο | 679.644 | 46.302 | 2.139.054 | 207.671 | 4.795.150 |
| Πειραιεύς (2), (3) | 228.742 | 2.956 | 752.394 | 8.461 | 1.387.607 | 31.140 |
| Αγία Πελαγία | 876 | — | 2.350 | — | 7.771 | — |
| Άγιος Κήρυκος | 3.240 | 466 | 9.382 | 1.006 | 18.256 | 1.360 |
| Άγιος Κωνσταντίνος | 2.650 | — | 13.892 | — | 52.966 | — |
| Άγιος Νικόλαος | 557 | — | 1.708 | — | 8.030 | — |
| Αίγινα (1) | 75.145 | — | 196.518 | — | 311.130 | — |
| Αίγιο | — | — | — | — | — | — |
| Αλεξανδρούπολη | 2.404 | — | 11.327 | — | 33.188 | — |
| Αλόνησος | 1.224 | 59 | 7.120 | 747 | 25.361 | 5.204 |
| Αμολιανή | — | 3.550 | — | 7.488 | — | 25.428 |
| Αμοργός | 465 | 14 | 2.355 | — | 11.605 | — |
| Αντίταρος | — | 3.060 | — | 17.401 | — | 59.415 |
| Αστακός | 885 | — | 5.512 | — | 12.525 | — |
| Αστυπάλαια | 359 | — | 1.182 | — | 6.113 | — |
| Βαθύ Σάμου | 1.196 | 25 | 8.425 | — | 27.976 | — |
| Βόλος | 12.356 | — | 32.464 | — | 76.003 | — |
| Γαύριο | 12.973 | — | 33.116 | — | 72.531 | — |
| Γλώσσα | 2.640 | — | 5.971 | — | 9.930 | — |
| Γύθειο | 666 | — | 3.407 | — | 10.045 | — |
| Δάφνη | — | 3.032 | — | 8.542 | — | 11.934 |
| Ερμιόνη | 3.055 | — | 17.349 | — | 30.217 | — |
| Εύδηλος | 1.113 | — | 484 | — | 6.772 | — |
| Ηγουμενίτσα | — | — | — | — | — | — |
| Ηράκλειο | 36.540 | — | 76.566 | — | 174.754 | — |
| Θεσσαλονίκη | 639 | — | 2.171 | — | 8.060 | — |
| Θήρα | 2.457 | — | 35.596 | 1.365 | 127.616 | 3.100 |
| Ιθάκη | 3.755 | — | 12.267 | — | 30.373 | — |
| Ίος | 1.092 | — | 17.110 | 895 | 83.328 | 3.151 |
| Καβάλα | 995 | — | 3.986 | — | 15.122 | — |
| Κάλυμνος | 3.644 | 6.903 | 10.411 | 8.501 | 17.169 | 13.972 |
| Καρλόβασι | 1.346 | 213 | 2.898 | 377 | 9.444 | 216 |
| Καρπάθος | 823 | — | 1.775 | — | 5.231 | — |
| Κάρυστος | 1.167 | 391 | 7.699 | 210 | 18.774 | 586 |
| Κάσος | 155 | — | 590 | — | 1.692 | — |
| Καψάλιο | 374 | — | 1.005 | — | 2.833 | — |
| Κέα | 3.938 | — | 13.561 | — | 26.362 | — |
| Κέρκυρα | 584 | 953 | 4.801 | 1.160 | 10.077 | 2.762 |
| Κίμωλος | 478 | — | 546 | — | 1.620 | — |
| Κύθνος (Δρυοπίς, Λουτρά, Μέρικας) | 1.495 | — | 5.839 | — | 17.649 | — |
| Κύμη | 4.234 | — | 13.562 | — | 34.021 | — |
| Κως | 6.299 | 6.786 | 16.224 | 8.963 | 38.043 | 14.774 |
| Λαύριο | 4.113 | — | 16.271 | — | 29.623 | — |
| Λέρος | 3.420 | 182 | 5.652 | 159 | 13.029 | 386 |
| Λευκάδα | — | — | — | — | — | — |
| Μαργαρι | 10.951 | — | 17.878 | — | 31.606 | — |
| Μέθανα | 6.757 | — | 14.281 | — | 41.196 | — |
| Μεσογαία | — | — | — | — | — | — |
| Μήλος | 1.491 | — | 4.930 | — | 17.735 | — |
| Μονεμβασία | 223 | — | 1.648 | — | 4.764 | — |
| Μούρτος | 118 | 217 | 514 | — | 460 | — |
| Μύκονος | 3.621 | — | 29.955 | — | 98.132 | — |
| Μύρινα | 1.135 | — | 4.369 | — | 10.629 | — |
| Μύτικας | — | — | — | — | — | — |
| Μυτιλήνη | 6.679 | — | 19.630 | — | 54.424 | — |
| Νάξος | 8.060 | 33 | 30.255 | 47 | 96.114 | 3.893 |
| Ναύπλιο | — | — | 41 | — | 1.163 | — |
| Νεάπολη | 468 | — | 2.351 | 960 | 5.278 | 2.309 |
| Νέα Στύρα | — | — | — | — | — | — |
| Νίσυρος | 641 | 209 | 2.246 | 765 | 2.460 | 1.043 |
| Οία | — | — | — | — | 245 | — |
| Οινούσες | 2.048 | — | 3.287 | — | 5.739 | — |
| Ουρανόπολη | — | 3.215 | — | 7.657 | — | 11.967 |
| Π. Φαρά | 226 | 77 | 387 | — | 941 | — |
| Παξοί (Γάιος) | 650 | 873 | 3.432 | 1.401 | 8.985 | 4.153 |
| Πάργα | — | — | — | 764 | — | 1.298 |

— Passengers embarked, by ports (coastal traffic)

| Year 1986 | | | | Έτος — 1986 — Year | | Port |
|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------------------------|
| Δ' τρίμηνο — 4th quarter | | Σύνολο έτους — Year's total | | Σύνολο — Total | | |
| Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | |
| 1.118.884 | 76.469 | 8.732.732 | 788.645 | 8.477.838 | 779.805 | Total |
| 359.792 | 5.813 | 2.728.535 | 48.370 | 2.650.383 | 82.199 | Pireas (2), (3) |
| 771 | — | 11.768 | — | 9.822 | — | Agia Pelagia |
| 7.315 | 523 | 38.193 | 3.355 | 38.441 | 4.476 | Agios Kirikos |
| 4.352 | — | 73.860 | — | 76.360 | — | Agios Konstantinos |
| 1.123 | — | 11.418 | — | 5.753 | — | Agios Nikolaos |
| 104.665 | — | 687.458 | — | 695.085 | — | Egina (1) |
| — | — | — | — | — | — | Eglo |
| 6.575 | — | 53.494 | — | 49.895 | — | Alexandroupolis |
| 2.982 | 301 | 36.687 | 6.311 | 41.561 | 6.390 | Alonissos |
| — | 4.549 | — | 41.015 | — | 2.634 | Amohani |
| 1.506 | — | 15.931 | 14 | 11.228 | 4.140 | Amorgos |
| — | 4.146 | — | 84.022 | — | 72.520 | Antiparos |
| 1.430 | — | 20.352 | — | 25.124 | — | Astakos |
| 986 | — | 8.640 | — | 7.678 | — | Astypalea |
| 3.944 | — | 41.541 | 25 | 40.612 | 1.068 | Vathy Samou |
| 15.518 | — | 136.341 | — | 156.203 | — | Volos |
| 21.162 | — | 139.782 | — | 131.468 | — | Gavrio |
| 3.891 | — | 22.432 | — | 22.908 | — | Glossa |
| 1.229 | — | 15.347 | — | 11.662 | — | Gythio |
| — | 5.445 | — | 28.953 | — | 24.750 | Dafni |
| 6.569 | — | 57.190 | — | 62.133 | — | Ermioni |
| 671 | — | 9.040 | — | 9.100 | — | Evdilos |
| — | — | — | — | — | — | Igoumenitsa |
| 62.576 | — | 352.436 | — | 345.410 | — | Iraklio |
| — | — | 10.870 | — | 10.133 | — | Thessalonikí |
| 13.955 | — | 179.624 | 4.465 | 199.274 | 3.116 | Thira |
| 6.022 | — | 52.417 | — | 54.245 | — | Ithaki |
| 6.421 | — | 107.951 | 4.046 | 103.451 | 3.867 | Ios |
| 3.093 | — | 23.196 | — | 22.011 | — | Kavala |
| 7.039 | 4.624 | 38.263 | 34.000 | 29.067 | 14.947 | Kalymnos |
| 2.296 | 138 | 15.984 | 944 | 15.715 | 717 | Karlovassi |
| 1.813 | — | 9.642 | — | 10.302 | — | Karpathos |
| 3.879 | 274 | 31.519 | 1.461 | 27.948 | 2.586 | Karystos |
| 547 | — | 2.984 | — | 2.565 | — | Kassos |
| 1.079 | — | 5.291 | — | 4.976 | — | Kapsali |
| 5.260 | — | 49.121 | — | 37.801 | — | Kea |
| 1.691 | 862 | 17.153 | 5.737 | 15.795 | 5.272 | Kerkyra |
| 722 | — | 3.366 | — | 3.754 | — | Kimolos |
| 2.394 | — | 27.377 | — | 33.783 | — | Kythnos (Dryopis, Loutra, Merichas) |
| 5.619 | — | 57.436 | — | 58.589 | — | Kymi |
| 11.025 | 4.915 | 71.591 | 35.438 | 63.120 | 16.140 | Kos |
| 5.479 | — | 55.486 | — | 52.300 | — | Lavrio |
| 4.852 | 457 | 26.953 | 1.184 | 28.049 | 1.514 | Leros |
| — | — | — | — | — | 135 | Lefkada |
| 12.744 | — | 73.179 | — | 76.807 | — | Marmari |
| 11.996 | — | 74.230 | — | 83.954 | — | Methana |
| — | — | — | — | — | — | Messogea |
| 2.632 | — | 26.788 | — | 25.659 | — | Milos |
| 376 | — | 7.011 | — | 6.884 | — | Monemvassia |
| 559 | — | 1.651 | 217 | — | — | Mourtos |
| 11.113 | — | 142.821 | — | 166.480 | 2.229 | Mykonos |
| 2.247 | — | 18.380 | — | 18.917 | — | Myrina |
| — | — | — | — | — | — | Mytikas |
| 14.136 | — | 94.869 | — | 96.967 | — | Mytilini |
| 15.886 | — | 150.315 | 3.973 | 133.353 | 12.115 | Naxos |
| — | — | 1.204 | — | 1.345 | — | Nafplio |
| 842 | — | 8.939 | 3.269 | 8.644 | 3.742 | Neapollis |
| — | — | — | — | — | — | Nea Styra |
| 838 | 377 | 6.185 | 2.394 | 5.576 | 3.778 | Nissyros |
| 60 | — | 305 | — | 98 | — | Ía |
| 2.556 | — | 13.630 | — | 10.849 | 12.714 | Inousses |
| — | 5.527 | — | 28.366 | — | 23.944 | Ouranoupolis |
| 514 | — | 2.068 | 77 | 3.615 | 1.385 | Psara |
| 1.806 | 859 | 14.873 | 7.286 | 16.504 | 4.800 | Paxi (Gaios) |
| — | 99 | — | 2.161 | — | — | Parga |

Έτος 1986

| Λιμένες | Α' τρίμηνο — 1st quarter | | Β' τρίμηνο — 2nd quarter | | Γ' τρίμηνο — 3rd quarter | |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|
| | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S |
| | Πάρος (Παροιμία) | 7.292 | 3.178 | 47.457 | 19.691 | 203.575 |
| Πάτιμος | 1.489 | 17 | 9.617 | 352 | 29.246 | 267 |
| Πάτρα | 10.213 | — | 15.992 | — | 35.994 | — |
| Πόρος | 23.178 | — | 63.371 | — | 101.267 | — |
| Πορτοχέλι | 1.072 | — | 12.974 | — | 27.591 | — |
| Πυθαγόρειο | 98 | 10 | 560 | — | 1.892 | — |
| Ραφήνα | 30.740 | — | 90.303 | — | 205.091 | — |
| Ρέθυμνο | — | — | — | — | — | — |
| Ρόδος | 14.904 | — | 40.048 | — | 64.902 | — |
| Σαλαμίνα | — | 3.094 | — | 7.478 | — | 29.644 |
| Σάμη | 9.603 | — | 23.842 | — | 59.966 | — |
| Σαμοθράκη | 2.922 | — | 11.828 | — | 35.425 | — |
| Σέριφος | 1.279 | — | 6.408 | — | 18.556 | — |
| Σητεία | 308 | — | 987 | — | 1.763 | — |
| Σίφνος | 1.387 | — | 7.776 | 1.447 | 31.026 | 4.995 |
| Σκιάθος | 7.521 | — | 36.595 | — | 91.400 | — |
| Σκόπελος | 2.914 | 64 | 18.767 | 815 | 56.815 | 5.233 |
| Σκύρος | 3.658 | — | 10.044 | — | 28.478 | — |
| Σούδα | 30.278 | — | 58.897 | — | 103.652 | — |
| Σπέτσες | 6.624 | — | 29.649 | — | 62.815 | — |
| Σύμη | 768 | — | 3.127 | — | 4.032 | — |
| Σύρος | 12.191 | — | 23.535 | — | 60.512 | — |
| Τήνος | 7.440 | — | 47.157 | — | 170.728 | — |
| Υδρα | 11.814 | — | 39.765 | — | 72.349 | — |
| Φολέγανδρος | 211 | — | 1.092 | — | 2.302 | — |
| Φοίνιοι Κορσεών | — | 719 | 16 | 1.346 | 543 | 1.606 |
| Φοίνικες | — | — | 390 | — | 2.540 | — |
| Χάλκη | 115 | — | 325 | — | 410 | — |
| Χίος | 9.510 | 125 | 25.672 | — | 51.110 | — |
| Χώρα Σφακίων | — | 502 | — | 15.623 | 4.865 | 20.296 |
| Ωρεοί | — | — | — | — | — | — |
| Λουτοί (4) | 8.953 | 5.379 | 24.170 | 84.050 | 113.588 | 131.468 |

Παρατήρηση : Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε πορθμεία, τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς. Κατ' εξαίρεση, περιλαμβάνονται επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε πορθμεία της γραμμής Αργοσαρωνικού.

(1) Περιλαμβάνονται οι όρμοι Σουβάλας και Αγίας Μαρίας.

(2) Περιλαμβάνονται οι επιβαρθεμένες επιβάτες της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας, ενώ δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες της γραμμής Περάματος - Σαλαμίνας.

(3) Περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν στους όρμους Παλουκίων, Σελινίων, Κακής Βίγλας και Περιοτερίων της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας.

(4) Τα στοιχεία αναφέρονται σε 30 μικρούς λιμένες.

— Passengers embarked, by ports (coastal traffic) (continued)

| — Year 1986 | | | | Έτος — 1985 — Year | | Port |
|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|-----------------|
| Δ τρίμηνο — 4th quarter | | Σύνολο έτους — Year's total | | Σύνολο — Total | | |
| Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | Σε Α/Π-Δ/Π On S/S-M/S | Σε Π/Κ On M/S | |
| 19.140 | 3.775 | 277.464 | 93.247 | 266.800 | 83.742 | Paros (Parikia) |
| 3.570 | 104 | 43.922 | 740 | 42.937 | 843 | Patmos |
| 16.319 | — | 78.518 | — | 104.930 | — | Patra |
| 32.810 | — | 220.626 | — | 212.917 | — | Poros |
| 2.608 | — | 44.245 | — | — | — | Portoheh |
| 230 | — | 2.780 | 10 | 2.367 | 326 | Pythagorio |
| 52.434 | — | 378.568 | — | 338.281 | — | Rafina |
| — | — | — | — | — | — | Rethymno |
| 22.585 | — | 142.439 | — | 125.917 | — | Rodos |
| — | 6.158 | — | 46.374 | — | 81.343 | Salamina |
| 16.336 | — | 109.747 | — | 117.812 | — | Sami |
| 6.978 | — | 57.153 | — | 54.714 | — | Samothraki |
| 2.416 | — | 28.659 | — | 26.171 | 178 | Serifos |
| 496 | — | 3.554 | — | 3.670 | — | Sitia |
| 2.747 | — | 42.936 | 6.442 | 37.196 | 7.440 | Sifnos |
| 12.389 | — | 147.905 | — | 129.245 | — | Skiathos |
| 6.138 | 279 | 84.634 | 6.391 | 83.166 | 6.660 | Skopelos |
| 5.180 | — | 47.360 | — | 45.611 | — | Skyros |
| 44.411 | — | 237.238 | — | 209.130 | — | Souda |
| 11.284 | — | 110.372 | — | 111.517 | — | Spetses |
| 3.191 | — | 11.118 | — | 6.345 | — | Syri |
| 15.207 | — | 111.445 | — | 115.297 | — | Syros |
| 18.157 | — | 243.482 | — | 240.144 | — | Tinos |
| 18.633 | — | 142.561 | — | 150.008 | — | Hydra |
| 556 | — | 4.161 | — | 6.586 | — | Folegandros |
| — | 855 | 559 | 4.526 | 617 | 5.181 | Fourni |
| 106 | — | 3.036 | — | 1.895 | — | Frikes |
| 141 | — | 991 | — | 1.089 | 33 | Chalki |
| 15.090 | — | 101.382 | 125 | 95.884 | 15.782 | Chios |
| 630 | 4.477 | 5.495 | 40.898 | — | — | Chora Sfakion |
| — | — | — | — | — | — | Orei |
| 20.554 | 21.912 | 167.265 | 242.809 | 128.236 | 267.099 | Other (4) |

Note : Passengers embarked on ferry-boats, cruise ships and yachts are not included. However, passengers embarked on ferry-boats at the Argosaronikos line are included.

(1) The bays of Souvala and Agia Marina are also included.

(2) Including embarked passengers of the Piraeas - Salamina shipping line, but excluding embarked passengers of the Perama - Salamina shipping line.

(3) Including passengers embarked at the bays of Paloukia, Selinia, Kaki Vigla and Peristeria of the Piraeas - Salamina shipping line.

(4) Figures refer to 30 small ports.

| Λιμένες | Έτος 1986 | | | | | |
|------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|
| | Α' τρίμηνο — 1st quarter | | Β' τρίμηνο — 2nd quarter | | Γ' τρίμηνο — 3rd quarter | |
| | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S | Σε Α/Π-Δ/Π Οη S/S-M/S | Σε Π/Κ Οη M/S |
| Πάρος (Παροικία) | 7.292 | 3.178 | 47.457 | 19.691 | 203.575 | 66.603 |
| Πάτιμος | 1.489 | 17 | 9.617 | 352 | 29.246 | 267 |
| Πάτρα | 10.213 | — | 15.992 | — | 35.994 | — |
| Πόρος | 23.178 | — | 63.371 | — | 101.267 | — |
| Πορτοχέλι | 1.072 | — | 12.974 | — | 27.591 | — |
| Πυθαγόρειο | 98 | 10 | 560 | — | 1.892 | — |
| Ραφήνα | 30.740 | — | 90.303 | — | 205.091 | — |
| Ρέθυμνο | — | — | — | — | — | — |
| Ρόδος | 14.904 | — | 40.048 | — | 64.902 | — |
| Σαλαμίνα | — | 3.094 | — | 7.478 | — | 29.644 |
| Σάμη | 9.603 | — | 23.842 | — | 59.966 | — |
| Σαμοθράκη | 2.922 | — | 11.828 | — | 35.425 | — |
| Σέριφος | 1.279 | — | 6.408 | — | 18.556 | — |
| Σητεία | 308 | — | 987 | — | 1.763 | — |
| Σίφνος | 1.387 | — | 7.776 | 1.447 | 31.026 | 4.995 |
| Σκιάθος | 7.521 | — | 36.595 | — | 91.400 | — |
| Σκόπελος | 2.914 | 64 | 18.767 | 815 | 56.815 | 5.233 |
| Σκύρος | 3.658 | — | 10.044 | — | 28.478 | — |
| Σούδα | 30.278 | — | 58.897 | — | 103.652 | — |
| Σπέτσες | 6.624 | — | 29.649 | — | 62.815 | — |
| Σύμη | 768 | — | 3.127 | — | 4.032 | — |
| Σύρος | 12.191 | — | 23.535 | — | 60.512 | — |
| Τήνος | 7.440 | — | 47.157 | — | 170.728 | — |
| Υδρα | 11.814 | — | 39.765 | — | 72.349 | — |
| Φολέγανδρος | 211 | — | 1.092 | — | 2.302 | — |
| Φούρνοι Κορσεών | — | 719 | 16 | 1.346 | 543 | 1.606 |
| Φρίκες | — | — | 390 | — | 2.540 | — |
| Χάλκη | 115 | — | 325 | — | 410 | — |
| Χίος | 9.510 | 125 | 25.672 | — | 51.110 | — |
| Χώρα Σφακίων | — | 502 | — | 15.623 | 4.865 | 20.296 |
| Ωρεοί | — | — | — | — | — | — |
| Λοιποί (4) | 8.953 | 5.379 | 24.170 | 84.050 | 113.588 | 131.468 |

Παρατήρηση : Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε πορθμεία, τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς. Κατ' εξαίρεση, περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν σε πορθμεία της γραμμής Αργοσαρωνικού.

(1) Περιλαμβάνονται οι όρμοι Σουβάλας και Αγίας Μαρίνας.

(2) Περιλαμβάνονται οι επιβιβασθέντες επιβάτες της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας, ενώ δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες της γραμμής Περάματος - Σαλαμίνας.

(3) Περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν στους όρμους Παλουκίων, Σελινίων, Κακής Βίγλας και Περιστεριών της γραμμής Πειραιώς - Σύδα - μινας.

(4) Τα στοιχεία αναφέρονται σε 30 μικρούς λιμένες.

| CONTINENTS PAYS PORTS | Période de référence | Navires entrés (en nombre) | Jauge des navires entrés (en tonneaux) | total de passagers (en nombre) | Unités de poids | Entrées | Sorties | Total | Cabotage national | Traffic international |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|---|-----------------------|------------|------------|------------|----------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| EUROPE | | | | | | | | | | |
| ALLEMAGNE | | | | | | | | | | |
| (Rép. fédérale d') | | | | | | | | | | |
| Brême-Bremerhaven | 1986 | 9 882 | N 43 455 000 | 36 203 | TM | 17 670 589 | 11 822 101 | 29 492 690 | 799 473 | 28 693 21 |
| Brunsbüttel | 1986 | T 1 980 | B 6 211 363 | - | TM | 4 982 452 | 1 269 576 | 6 252 028 | - | 6 252 02 |
| Emden | 1986 | 2 280 | N 3 471 539 | - | TM | 2 264 219 | 1 108 695 | 3 372 914 | 370 422 | 3 002 49 |
| Hambourg (1) | 1986 | 13 750 | N 52 400 000 | - | TM | 36 643 800 | 17 868 800 | 54 512 600 | 1 199 600 | 53 313 00 |
| Kiel | 1986 | 2 952 | N 6 801 111 | 1 666 279 | TM | 1 888 575 | 971 420 | 2 859 995 | 514 051 | 2 345 94 |
| Lübeck | 1986 | 6 441 | N 20 269 207 | 1 844 574 | TM | 5 697 649 | 4 504 720 | 10 202 369 | 276 105 | 9 926 26 |
| Nordenham | 1986 | 451 | N 1 699 566 | - | TM | 1 950 402 | 69 310 | 2 569 712 | 183 052 | 2 386 66 |
| Wilhelmshaven | 1986 | T 1 076 | N 9 309 965 | - | TM | 17 928 588 | 496 836 | 18 425 424 | 239 121 | 18 186 30 |
| BELGIQUE | | | | | | | | | | |
| Anvers | 1986 | 16 446 | B 126 982 286 | - | TM | 53 680 622 | 36 522 879 | 90 203 501 | - | 90 203 50 |
| Brugge-Zeebrugge | 1986 | 10 085 | B 42 451 419 | 1 772 416 | TM | 7 935 961 | 7 188 484 | 15 124 425 | - | 15 124 42 |
| Gand | 1986 | 4 469 | B 21 009 501 | - | TM | 18 989 595 | 5 169 446 | 24 159 041 | - | 24 159 04 |
| Ostende | 1986 | " | " | - | TM | 2 362 000 | 1 829 000 | 4 191 000 | - | 4 191 00 |
| DANEMARK | | | | | | | | | | |
| Aarhus | 1986 | T 5 155 | N 14 502 000 | 1 197 453 | TM | 4 426 000 | 2 244 000 | 6 670 000 | 2 380 000 | 4 290 00 |
| Copenhague | 1986 | T 14 372 | N 13 475 297 | 2 464 539 | TM | 6 212 744 | 1 499 818 | 7 712 562 | 2 369 283 | 5 343 28 |
| ESPAGNE | | | | | | | | | | |
| Alicante | 1986 | T 1 261 | B 4 836 265 | 78 229 | TM | 1 432 689 | 1 371 879 | 2 804 568 | 1 534 420 | 1 270 14 |
| Algeiras-La Linea | 1986 | T 7 665 | B 54 245 462 | 3 151 086 | TM | 11 021 261 | 10 128 763 | 21 150 024 | 8 158 593 | 12 991 43 |
| Avies | 1986 | 440 | B 1 515 762 | - | TM | 2 428 403 | 1 832 626 | 4 261 029 | 2 470 332 | 1 790 69 |
| Barcelone | 1986 | 6 009 | B 38 557 956 | 741 623 | TM | 10 693 069 | 6 649 025 | 17 342 094 | 5 924 872 | 11 417 22 |
| Bitbao | 1986 | 3 474 | B 21 923 041 | - | TM | 16 612 269 | 9 165 308 | 25 777 577 | 4 482 417 | 21 295 16 |
| Castellon | 1986 | 380 | B 1 973 838 | - | TM | 4 179 305 | 3 198 642 | 7 377 947 | 2 292 443 | 5 085 51 |
| Gijon | 1986 | T 977 | B 8 735 408 | - | TM | 9 247 504 | 1 518 191 | 10 765 695 | 3 109 285 | 7 656 41 |
| Huelva | 1986 | 1 782 | B 9 220 730 | 2 910 311 | TM | 6 517 170 | 4 599 953 | 11 117 123 | 2 042 701 | 9 074 42 |
| La Corogne | 1986 | 2 355 | B 12 787 037 | 3 648 | TM | 7 107 729 | 4 390 872 | 11 498 601 | 1 995 113 | 9 503 48 |
| Malaga | 1986 | T 1 247 | B 10 836 928 | 2 16 083 | TM | 6 684 813 | 784 487 | 7 469 300 | 1 529 181 | 5 940 12 |
| Pasajes | 1986 | 1 594 | B 3 940 524 | - | TM | 2 896 884 | 1 216 602 | 4 113 486 | 906 402 | 3 207 08 |
| Santander | 1986 | " | " | - | TM | " | " | 3 705 119 | " | " |
| Seville | 1986 | T 1 010 | B 2 838 120 | 2 | TM | 1 409 550 | 1 047 482 | 2 457 032 | 793 094 | 1 663 94 |
| Tarragone | 1986 | 2 615 | B 22 611 833 | - | TM | 15 438 000 | 7 391 000 | 22 829 000 | 7 754 000 | 15 075 00 |
| Valence | 1986 | 2 082 | B 13 562 842 | 385 000 | TM | 5 033 376 | 5 490 966 | 10 524 342 | 3 177 457 | 7 346 88 |
| Vigo | 1986 | 1 000 | B 2 128 962 | - | TM | 1 575 910 | 780 937 | 2 356 847 | 1 355 300 | 1 001 55 |
| FINLANDE | | | | | | | | | | |
| Helsinki | 1986 | 4 269 | N 22 005 112 | 2 481 364 | TM | 5 433 338 | 2 194 389 | 7 726 727 | 1 108 065 | 6 519 66 |
| Naantali | 1986 | T 1 764 | N 6 171 285 | 862 917 | TM | 3 028 970 | 1 272 229 | 4 301 199 | 1 065 977 | 3 235 22 |
| FRANCE | | | | | | | | | | |
| Bastia | 1986 | 1 730 | " | 1 093 391 | TM | 922 556 | 473 110 | 1 395 666 | 1 160 288 | 245 378 |
| Bayonne | 1986 | 748 | " | - | TM | 806 540 | 2 339 538 | 3 146 078 | 897 018 | 2 249 06 |
| Bordeaux | 1986 | 1 590 | N 6 849 815 | 4 446 | TM | 5 681 045 | 3 530 582 | 9 211 627 | 2 883 962 | 6 327 66 |
| Boulogne-sur-Mer | 1986 | 6 945 | B 83 603 377 | 2 954 479 | TM | 2 040 212 | 2 120 037 | 4 168 249 | 37 784 | 4 130 46 |
| Brest | 1986 | 483 | " | 163 | TM | 1 584 574 | 260 810 | 1 845 384 | 583 469 | 1 261 91 |
| Caen-Ouistreham | 1986 | 788 | " | 260 931 | TM | 1 510 372 | 861 935 | 2 372 307 | - | 2 372 30 |
| Calais | 1986 | 13 839 | N 34 910 419 | 9 187 415 | TM | 5 178 515 | 5 487 372 | 10 665 887 | 96 251 | 10 569 63 |
| Cherbourg | 1986 | 2 651 | " | 1 097 144 | TM | 1 176 400 | 1 119 500 | 2 295 900 | 181 100 | 2 114 80 |
| Dieppe | 1986 | 2 114 | " | 931 041 | TM | 982 828 | 1 185 019 | 2 167 847 | 205 063 | 1 962 78 |
| Dunkerque | 1986 | 6 611 | N 25 384 729 | 1 233 512 | TM | 24 611 321 | 7 782 491 | 32 393 812 | 855 404 | 31 538 40 |
| La Rochelle-Pallice | 1986 | 926 | " | 2 692 | TM | 2 976 270 | 1 684 621 | 4 660 891 | 928 477 | 3 732 41 |
| Le Havre | 1986 | 6 782 | N 57 897 436 | 837 074 | TM | 38 155 597 | 9 051 761 | 47 207 358 | 2 610 333 | 44 597 02 |
| Lorient | 1986 | 579 | B 3 023 321 | 196 | TM | 2 374 914 | 39 226 | 2 414 140 | 551 464 | 1 862 68 |
| Marseille | 1986 | 9 117 | " | 1 141 498 | TM | 80 039 522 | 18 526 551 | 98 566 073 | 3 624 379 | 94 941 68 |
| Nantes-Saint-Nazaire | 1986 | 1 849 | N 15 957 890 | - | TM | 20 266 916 | 4 269 623 | 24 536 539 | 3 059 491 | 21 477 04 |
| Port-La-Nouvelle | 1986 | 454 | " | - | TM | 923 608 | 571 707 | 1 495 315 | 735 132 | 760 18 |
| Rouen | 1986 | 3 699 | N 13 626 446 | 1 372 | TM | 8 889 997 | 12 905 098 | 21 795 095 | 960 874 | 20 934 25 |
| Saint-Malo (2) | 1986 | 3 021 | " | 767 774 | TM | 1 221 417 | 279 019 | 1 500 436 | 331 573 | 1 168 86 |
| Sète | 1986 | 1 329 | " | 81 108 | TM | 2 950 447 | 835 314 | 3 785 763 | 207 857 | 3 577 91 |
| GRÈCE | | | | | | | | | | |
| Le Pirée | 1986 | 20 698 | N 39 423 157 | 4 975 982 | TM | 14 123 898 | 2 706 457 | 16 830 355 | 3 230 567 | 13 599 78 |
| Saionique | 1986 | 2 450 | N 6 333 552 | - | TM | 6 738 903 | 5 026 485 | 11 765 388 | 2 940 311 | 8 825 08 |
| IRLANDE | | | | | | | | | | |
| Dublin | 1986 | 3 966 | " | 900 000 | TM | 5 360 723 | 2 327 327 | 7 688 050 | 144 643 | 7 543 41 |
| Waterford | 1986 | 644 | N 383 968 | - | TM | 828 413 | 527 546 | 1 355 959 | 38 899 | 1 314 06 |
| ITALIE | | | | | | | | | | |
| Gènes | 1986 | " | " | " | TM | " | " | 46 176 000 | " | " |
| La Spezia | 1986 | 1 907 | N 6 470 671 | 200 866 | TM | 2 166 664 | 5 527 144 | 7 693 808 | 2 690 788 | 5 003 02 |
| Livourne | 1986 | 2 961 | N 4 524 792 | 726 643 | TM | 8 808 158 | 3 813 479 | 12 621 637 | 4 104 113 | 8 517 52 |
| Naples | 1986 | 6 139 | N 16 930 115 | 674 638 | TM | 11 808 773 | 5 734 393 | 17 543 166 | 5 960 915 | 11 582 25 |
| Porto Torres | 1986 | 1 569 | N 5 416 181 | 888 291 | TM | 1 680 438 | 3 145 710 | 4 826 148 | " | " |
| Ravenne | 1986 | 2 940 | N 8 662 110 | - | TM | 9 907 048 | 2 319 054 | 12 226 102 | " | " |
| Savonne | 1986 | 1 570 | N 8 598 531 | 104 495 | TM | 11 220 867 | 743 054 | 11 963 921 | 1 431 305 | 10 532 61 |
| Trieste | 1986 | 2 338 | N 14 123 737 | " | TM | 20 056 867 | 2 832 532 | 22 929 399 | " | " |
| Venise | 1986 | 4 658 | N 18 240 141 | 284 092 | TM | 22 011 238 | 4 041 233 | 26 052 471 | 8 670 850 | 17 381 62 |

(1) Résultats provisoires.

(2) Col. 3 y compris les aéroglisseurs.

ΠΗΓΗ: JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE, 1987
ETOΣ: 1986

| CONTINENTS PAYS PORTS | Période de référence | Mouvement de la navigation | | Trafic total de passagers (en nombre) | Unités de poids | Trafic total (marchandises tous produits sauf avitaillement) | | | Nature du trafic | |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|---|-----------------------|---|------------|-------------|----------------------|----------------------|
| | | Navires entrés (en nombre) | Jauge des navires entrés (en tonneaux) | | | Entrées | Sorties | Total | Cabotage national | Trafic internatio |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| MALTE | | | | | | | | | | |
| La Valette | 1986 | 1 894 | N 5 226 230 | 85 590 | TM | 1 560 934 | 200 706 | 1 761 640 | — | 1 761 640 |
| NORVÈGE | | | | | | | | | | |
| Fredrikstad | 1986 | T 2 603 | N 1 899 002 | — | TM | 1 126 360 | 411 408 | 1 537 768 | 593 699 | 944 069 |
| Kristiansand | 1986 | T 3 644 | B 10 779 504 | 762 456 | TM | 931 633 | 363 576 | 1 295 209 | 417 239 | 877 970 |
| Narvik (3) | 1986 | T 1 075 | N 5 092 871 | 39 208 | TM | 172 833 | 14 381 184 | 14 534 017 | 322 522 | 14 211 495 |
| Oslo | 1986 | T 6 993 | N 12 768 000 | 1 409 883 | TM | 4 292 000 | 1 444 000 | 5 736 000 | 2 442 000 | 3 294 000 |
| Stavanger | 1986 | 27 518 | B 14 748 600 | 2 621 882 | TM | 1 967 859 | 669 077 | 2 636 936 | 1 937 322 | 700 614 |
| PAYS-BAS | | | | | | | | | | |
| Amsterdam | 1986 | 4 236 | B 30 110 000 | 25 902 | TM | 21 264 000 | 7 286 000 | 28 550 000 | — | 28 550 000 |
| Delfzijl-Eemshaven | 1986 | 1 380 | B 3 611 329 | 791 365 | TM | 835 000 | 2 123 000 | 2 958 000 | 112 000 | 2 846 000 |
| Ijmuiden | 1986 | T 3 576 | — | — | TM | 1 556 000 | 3 095 000 | 4 651 000 | — | 4 651 000 |
| Rotterdam | 1986 | 30 105 | B 274 035 000 | 1 500 000 | TM | 97 100 000 | 51 800 000 | 248 900 000 | — | 248 900 000 |
| Terneuzen | 1986 | T 1 958 | B 10 400 714 | — | TM | 5 771 196 | 2 531 079 | 8 302 275 | 114 186 | 8 188 089 |
| POLOGNE | | | | | | | | | | |
| Gdansk | 1986 | 424 | N 1 532 702 | 71 000 | TM | 3 017 500 | 13 647 900 | 16 665 400 | 297 400 | 16 368 000 |
| Gdynia | 1986 | 1 749 | N 5 976 580 | 5 293 | TM | 4 341 000 | 4 915 000 | 9 256 000 | 93 000 | 9 163 000 |
| Szczecin-Swinowiscie | 1986 | 4 851 | N 9 668 451 | 237 348 | TM | 7 691 000 | 11 832 000 | 19 523 000 | 805 000 | 18 718 000 |
| PORTUGAL | | | | | | | | | | |
| Douro (4) | 1986 | T 2 794 | N 6 468 000 | 1 460 | TM | 5 977 000 | 2 594 000 | 8 571 000 | 3 193 000 | 5 378 000 |
| Lisbonne | 1986 | 4 767 | N 19 493 630 | 6 700 | TM | 10 120 566 | 2 282 737 | 12 403 303 | 3 873 611 | 8 529 692 |
| ROYAUME-UNI | | | | | | | | | | |
| Douvres | 1986 | 28 166 | B 136 889 232 | 14 374 336 | TM | 6 111 130 | 3 544 468 | 9 655 598 | 236 247 | 9 419 351 |
| Felixstowe | 1986 | T 5 136 | B 46 297 614 | 650 000 | TM | — | — | 10 536 632 | — | 10 536 632 |
| Grimsby-Immingham | 1986 | — | — | — | TM | — | — | 32 000 000 | — | 32 000 000 |
| Ipswich | 1986 | T 2 067 | B 4 832 649 | — | TM | 2 516 821 | 2 053 812 | 4 570 633 | 695 952 | 3 874 681 |
| Liverpool | 1986 | T 2 937 | B 21 075 000 | — | TM | 7 480 346 | 3 182 000 | 10 662 346 | 2 823 488 | 7 838 858 |
| Londres | 1986 | T 26 016 | — | — | TM | 38 600 000 | 9 700 000 | 48 300 000 | — | 48 300 000 |
| Manchester | 1986 | T 4 124 | B 7 626 421 | — | TM | 4 816 412 | 3 488 469 | 8 254 881 | 3 414 023 | 4 840 858 |
| Millford-Haven | 1986 | 3 532 | B 22 938 104 | — | TM | — | — | — | — | — |
| Newhaven | 1986 | — | — | 931 056 | TM | 17 386 000 | 11 680 000 | 29 066 000 | 13 574 000 | 15 492 000 |
| Tees-Hartlepool | 1986 | T 5 318 | B 29 564 098 | — | TM | 14 044 810 | 16 224 964 | 30 269 774 | 6 356 820 | 33 916 594 |
| Tyne (estuaire de la) | 1986 | T 2 048 | B 7 349 863 | 129 805 | TM | 1 649 444 | 3 844 728 | 5 494 172 | 3 382 909 | 2 111 263 |
| SUÈDE | | | | | | | | | | |
| Goteborg | 1986 | 11 872 | B 711 642 686 | 3 782 924 | TM | 14 362 650 | 11 367 243 | 25 729 893 | 4 916 741 | 20 813 152 |
| Heisborg | 1986 | 70 730 | B 103 979 768 | 17 957 353 | TM | 4 615 376 | 4 645 973 | 9 270 349 | 1 057 445 | 8 212 904 |
| Lulea | 1986 | 355 | B 3 313 919 | — | TM | 2 132 107 | 2 779 758 | 4 911 865 | 1 163 776 | 3 748 089 |
| Malmö | 1986 | 20 208 | B 25 445 124 | 4 320 645 | TM | 3 265 549 | 1 662 390 | 4 927 939 | 1 032 282 | 3 895 657 |
| Norrköping | 1986 | 1 012 | B 3 437 844 | — | TM | 2 105 978 | 1 008 585 | 3 114 563 | 887 454 | 2 227 109 |
| Stockholm | 1986 | 15 164 | B 66 360 687 | 5 831 318 | TM | 4 591 949 | 1 071 325 | 5 663 274 | 2 353 396 | 3 309 878 |
| Trelleborg | 1986 | 5 128 | B 44 867 683 | 1 214 641 | TM | 3 102 961 | 3 240 472 | 6 343 433 | 39 542 | 6 303 891 |
| AFRIQUE | | | | | | | | | | |
| AFRIQUE DU SUD | | | | | | | | | | |
| Durban | 1986 | T 4 820 | B 96 035 862 | — | TM | 6 514 243 | 18 031 303 | 24 545 546 | 833 509 | 23 712 037 |
| East London | 1986 | T 425 | B 14 199 177 | — | TM | 469 631 | 1 378 656 | 1 848 287 | 136 712 | 1 711 575 |
| Port-Elisabeth | 1986 | T 2 813 | B 44 660 704 | — | TM | 625 622 | 4 650 056 | 5 275 678 | 219 624 | 5 056 054 |
| Richard's Bay | 1986 | T 1 013 | B 95 942 904 | — | TM | 901 890 | 46 586 095 | 47 487 985 | — | 47 487 985 |
| Saldanha Bay | 1986 | T 179 | B 27 193 535 | — | TM | 5 387 | 8 949 756 | 8 955 143 | — | 8 955 143 |
| Table Bay | 1986 | T 4 280 | B 59 499 627 | — | TM | 1 715 279 | 2 869 961 | 4 585 240 | 669 229 | 3 916 011 |
| ALGÉRIE | | | | | | | | | | |
| Alger | 1986 | 2 406 | N 6 298 154 | 238 884 | TM | 5 395 967 | 1 127 811 | 6 523 778 | 1 128 592 | 5 395 186 |
| CAMEROUN | | | | | | | | | | |
| Douala | 1986 | 1 273 | N 6 424 920 | 1 195 | TM | 3 187 937 | 1 040 469 | 4 228 406 | 731 909 | 3 496 497 |
| CANARIES (Iles) | | | | | | | | | | |
| Santa Cruz de Tenériffe | 1986 | 7 130 | B 38 498 584 | 652 782 | TM | 7 395 563 | 4 336 969 | 11 731 522 | 4 797 986 | 6 933 536 |
| CÔTE-D'IVOIRE | | | | | | | | | | |
| Abidjan | 1986 | — | — | — | TM | 5 723 731 | 3 747 572 | 9 471 303 | — | 9 471 303 |
| DJIBOUTI | | | | | | | | | | |
| Djibouti | 1986 | 955 | N 4 626 250 | 3 169 | TM | 462 050 | 120 898 | 582 948 | — | 582 948 |
| GUINÉE | | | | | | | | | | |
| Conakry | 1986 | 520 | B 2 604 559 | 24 926 | TM | 1 000 226 | 3 670 251 | 4 670 487 | — | 4 670 487 |
| MADAGASCAR | | | | | | | | | | |
| Tamatave | 1986 | 456 | N 1 180 077 | 5 472 | TM | 730 492 | 412 513 | 1 143 005 | 237 817 | 905 188 |
| MAROC | | | | | | | | | | |
| Casablanca | 1986 | 2 919 | N 10 911 977 | 7 678 | TM | 4 963 577 | 12 777 959 | 17 741 536 | 11 279 | 17 730 257 |
| Mohammedia | 1986 | 336 | N 1 987 062 | — | TM | 3 673 796 | 610 968 | 4 284 764 | 408 043 | 3 876 721 |
| Safi | 1986 | 633 | B 4 537 967 | — | TM | 1 483 618 | 4 039 863 | 5 523 581 | 341 233 | 5 182 348 |
| MAURICE (Ile) | | | | | | | | | | |
| Port-Louis | 1986 | 1 290 | N 3 607 952 | — | TM | 1 180 245 | 841 471 | 2 021 716 | 21 958 | 1 999 758 |

(3) Résultats approximatifs.

(4) Y compris Leixoes.

| CONTINENTS PAYS PORTS 1 | Période de référence 2 | Mouvement de la navigation | | Trafic total de passagers (en nombre) 5 | Unités de poids 6 | Trafic total (marchandises tous produits sauf avitaillement) | | | Nature du trafic | |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---|--|----------------------------|---|--------------|------------|----------------------------|----------------------------|
| | | Navires entrés (en nombre) 3 | Jauge des navires entrés (en tonneaux) 4 | | | Entrées 7 | Sorties 8 | Total 9 | Cabotage national 10 | Trafic internatic 11 |
| MOZAMBIQUE | | | | | | | | | | |
| Beira | 1986 | T 271 | B 2 235 900 | — | TM | 1 110 200 | 218 000 | 1 328 200 | 155 100 | 1 173 100 |
| Maputo/Matola | 1986 | T 692 | B 2 685 500 | — | TM | 857 600 | 1 620 800 | 2 478 400 | 190 800 | 2 287 600 |
| NIGERIA | | | | | | | | | | |
| Acapa | 1986 | 766 | N 4 296 680 | — | TM | 5 211 381 | 221 413 | 5 432 794 | 535 777 | 4 897 017 |
| Tin Can Island | 1986 | 438 | N 2 112 637 | — | TM | 2 075 975 | 54 976 | 2 130 951 | 65 569 | 2 065 382 |
| Warn | 1986 | 526 | N 1 131 247 | — | TM | 495 368 | 852 139 | 1 347 507 | 865 195 | 482 312 |
| RÉUNION (Ile de la) | | | | | | | | | | |
| Pointe-des-Galets | 1986 | 402 | N 1 995 017 | 939 | TM | 1 239 645 | 323 292 | 1 562 937 | — | 1 562 937 |
| SÉNÉGAL | | | | | | | | | | |
| Dakar | 1986 | 2 867 | N 10 710 085 | — | TM | 3 217 914 | 2 504 905 | 5 722 819 | — | 5 722 819 |
| TANZANIE | | | | | | | | | | |
| Dar es Salaam | 1986 | 887 | N 3 614 520 | 72 463 | TM | 2 694 650 | 867 276 | 3 561 926 | 1 918 549 | 1 643 377 |
| TOGO | | | | | | | | | | |
| Lomé | 1986 | 1 130 | N 4 219 322 | 477 | TM | 1 263 948 | 317 780 | 1 581 728 | — | 1 581 728 |
| TUNISIE | | | | | | | | | | |
| Bizerte | 1986 | 501 | B 3 600 833 | 2 408 | TM | 2 695 291 | 1 041 269 | 3 736 560 | 1 782 055 | 1 954 505 |
| Gabès | 1986 | 461 | N 1 373 329 | — | TM | 1 353 782 | 729 806 | 2 083 588 | — | 2 083 588 |
| Sfax | 1986 | 1 237 | N 2 677 094 | — | TM | 1 717 739 | 2 212 093 | 3 929 832 | 340 986 | 3 588 846 |
| Tunis-La Goulette | 1986 | 1 866 | B 8 998 656 | 247 712 | TM | 2 655 514 | 413 303 | 3 068 817 | 239 916 | 2 828 901 |
| ZAÏRE | | | | | | | | | | |
| Matadi | 1986 | 329 | N 977 159 | — | TM | 977 159 | 621 725 | 1 598 884 | 621 725 | 977 159 |
| AMÉRIQUE | | | | | | | | | | |
| ANTILLES NÉERLANDAISES | | | | | | | | | | |
| Curacao | 1986 | 4 004 | B 27 857 379 | — | TM | 272 752 | 72 245 | 343 997 | — | 343 997 |
| ARGENTINE | | | | | | | | | | |
| Bahia Blanca | 1986 | 463 | N 3 184 300 | — | TM | 598 684 | 3 435 361 | 4 034 045 | 1 297 848 | 2 736 197 |
| Buenos Aires | 1986 | 7 012 | N 13 932 171 | — | TM | 7 113 212 | 5 964 925 | 13 078 137 | 5 868 082 | 7 210 055 |
| Rosario | 1986 | 1 105 | N 7 531 027 | — | TM | 332 988 | 7 665 754 | 7 998 742 | 218 099 | 7 780 643 |
| BAHAMAS | | | | | | | | | | |
| Freeport | 1986 | 2 218 | B 9 230 325 | 999 041 | ST | — | — | — | — | — |
| BARBADE | | | | | | | | | | |
| Bridgetown | 1986 | 2 165 | N 6 452 644 | 168 801 | TM | 1 234 124 | 360 865 | 1 594 989 | — | 1 594 989 |
| BELIZE | | | | | | | | | | |
| Belize | 1986 | 180 | N 627 131 | — | ST | 190 408 | 180 678 | 371 086 | — | 371 086 |
| BRÉSIL | | | | | | | | | | |
| Angra dos Reis | 1986 | " | " | — | TM | 17 444 985 | 5 956 226 | 23 401 211 | 7 783 082 | 15 618 129 |
| Aracaju | 1986 | " | " | — | TM | 1 142 721 | 3 684 262 | 4 826 983 | 4 740 221 | 86 762 |
| Aratu | 1986 | " | " | — | TM | 7 167 758 | 5 735 938 | 12 903 696 | 9 567 180 | 3 336 516 |
| Belem | 1986 | " | " | — | TM | 2 604 436 | 6 705 969 | 9 310 405 | 2 598 030 | 6 712 375 |
| Imbituba | 1986 | " | " | — | TM | 744 768 | 3 368 024 | 4 112 792 | 3 938 321 | 174 471 |
| Itaquie | 1986 | " | " | — | TM | 2 107 329 | 11 786 345 | 13 887 674 | 2 218 596 | 11 669 078 |
| Manaus | 1986 | " | " | — | TM | 2 675 222 | 1 002 781 | 3 678 003 | 1 949 474 | 1 728 529 |
| Paranagua | 1986 | " | " | — | TM | 1 420 987 | 10 209 319 | 11 630 306 | 3 179 219 | 8 451 087 |
| Ponta do Ubu | 1986 | " | " | — | TM | 86 340 | 7 705 588 | 7 791 928 | 287 129 | 7 504 799 |
| Porto Alegre | 1986 | " | " | — | TM | 7 315 175 | 1 847 030 | 9 126 205 | 3 451 432 | 5 710 773 |
| Praia Moie | 1986 | " | " | — | TM | 5 271 089 | 2 697 827 | 7 968 916 | 1 015 704 | 6 953 212 |
| Rocio | 1986 | " | " | — | TM | 2 591 300 | 1 920 894 | 4 512 194 | 2 041 678 | 2 470 516 |
| Rio de Janeiro | 1986 | " | " | — | TM | 5 506 245 | 18 341 399 | 23 847 644 | 16 362 863 | 7 486 781 |
| Rio Grande | 1986 | " | " | — | TM | 5 131 482 | 5 268 604 | 10 400 086 | 1 528 305 | 8 871 781 |
| San Francisco do Sul | 1986 | " | " | — | TM | 7 770 346 | 785 817 | 8 556 163 | 1 853 878 | 6 702 285 |
| Santos | 1986 | 1 875 | " | 11 443 | TM | 15 015 861 | 14 236 976 | 29 252 837 | 10 159 162 | 19 093 675 |
| Sao Sebastiao | 1986 | " | " | — | TM | 28 273 496 | 4 471 911 | 32 745 407 | 21 027 671 | 11 717 736 |
| Sepetiba | 1986 | " | " | — | TM | 3 144 764 | 13 934 950 | 17 079 714 | 1 251 230 | 15 828 484 |
| Tubarao | 1986 | " | " | — | TM | 926 883 | 61 094 414 | 62 021 297 | 3 084 965 | 58 936 332 |
| Vitoria | 1986 | " | " | — | TM | 2 268 590 | 3 243 044 | 5 811 674 | 1 094 759 | 4 716 915 |
| CANADA | | | | | | | | | | |
| Baie Comeau | 1986 | " | " | — | TM | 3 794 000 | 3 620 000 | 7 414 000 | 3 517 000 | 3 897 000 |
| Becancourt | 1986 | " | " | — | TM | 847 000 | 158 000 | 1 005 000 | 446 000 | 559 000 |
| Halifax | 1986 | " | " | 30 882 | TM | 6 609 500 | 7 497 416 | 14 106 916 | 3 876 466 | 10 230 450 |
| Havre-Saint-Pierre | 1986 | " | " | — | TM | 2 000 | 2 762 000 | 2 764 000 | 2 764 000 | — |
| Montréal | 1986 | " | " | — | TM | 13 602 000 | 7 995 000 | 21 597 000 | 7 126 000 | 14 471 000 |
| Port-Alfred | 1986 | " | " | — | TM | 3 230 000 | 201 000 | 3 431 000 | 289 000 | 3 142 000 |
| Port-Cartier | 1986 | " | " | — | TM | 3 338 000 | 16 510 000 | 19 848 000 | 3 325 000 | 16 523 000 |
| Québec | 1986 | 711 | B 9 781 342 | 1 323 | TM | 7 894 110 | 4 633 619 | 12 526 729 | 4 953 914 | 7 572 815 |
| Saint-John | 1986 | T 1 605 | B 19 784 000 | 225 413 | TM | 6 330 000 | 6 005 000 | 12 335 000 | 1 684 000 | 10 651 000 |
| Sept-Îles | 1986 | " | " | — | TM | 1 541 000 | 21 590 000 | 23 131 000 | 4 363 000 | 18 768 000 |
| Sorel | 1986 | " | " | — | TM | 3 951 000 | 2 179 000 | 6 130 000 | 3 594 000 | 2 536 000 |
| Thunder Bay | 1986 | T 1 012 | B 17 617 286 | — | TM | — | — | 17 617 246 | 14 260 697 | 2 996 549 |
| Toronto | 1986 | 367 | B 3 229 159 | — | TM | 1 883 884 | 118 845 | 2 002 729 | 1 292 431 | 710 298 |
| Trois-Rivières | 1986 | " | " | — | TM | 1 443 000 | 1 342 000 | 2 785 000 | 1 093 000 | 1 692 000 |
| Vancouver | 1986 | 9 056 | B 66 938 000 | 313 385 | TM | 5 436 000 | 52 157 000 | 57 593 000 | — | — |

| CONTINENTS PAYS PORTS | Période de référence | Mouvement de la navigation | | Trafic total de passagers (en nombre) | Unités de poids | Trafic total (marchandises tous produits sauf avitaillement) | | | Nature du trafic | |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|---|-----------------------|---|------------|-------------|----------------------|-------------------------|
| | | Navires entrés (en nombre) | Jauge des navires entrés (en tonneaux) | | | Entrées | Sorties | Total | Cabotage national | Trafic international |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| CHILI | | | | | | | | | | |
| Antofagosta | 1986 | T 441 | " | - | TM | 526 374 | 1 142 958 | 1 669 332 | 251 425 | 1 417 |
| San Antonio | 1986 | T 114 | B 1 224 861 | - | TM | 709 287 | 594 649 | 1 303 936 | 50 548 | 1 255 |
| San Vicente | 1986 | T 144 | N 1 343 603 | - | TM | 137 641 | 1 566 721 | 1 704 364 | 80 899 | 1 623 |
| Valparaíso | 1986 | T 858 | B 7 795 981 | - | TM | 952 124 | 1 309 486 | 2 261 610 | 242 246 | 2 019 |
| ÉTATS-UNIS | | | | | | | | | | |
| Baltimore | 1986 | T 2 814 | " | 4 906 | ST | 14 207 000 | 10 500 000 | 24 707 000 | " | 24 707 |
| Bâton Rouge | 1986 | T 231 | " | " | ST | 2 920 500 | 4 518 800 | 7 439 300 | 461 600 | 6 977 |
| Charleston | 1986 | T 1 294 | " | " | TM | 2 470 548 | 3 086 901 | 5 557 449 | " | 5 557 |
| Détroit | 1986 | T 287 | " | " | ST | " | " | 18 504 888 | 15 400 000 | 3 104 |
| Jacksonville | 1986 | T 310 | " | " | TM | 2 404 108 | 604 618 | 3 008 726 | - | 3 008 |
| La Nouvelle-Orléans | 1985 | T 3 814 | B 5 788 132 | " | TM | 75 666 874 | 67 219 067 | 142 885 941 | 89 665 000 | 53 221 |
| Los Angeles | 7-86/6-87 | T 3 284 | N 4 896 000 | 403 332 | RT | 33 974 192 | 20 514 802 | 54 488 994 | 17 147 727 | 37 341 |
| Miami | 10-85/9-86 | T 2 780 | B 4 149 794 | 2 520 511 | ST | 1 417 363 | 988 721 | 2 406 084 | - | 2 406 |
| Milwaukee | 1986 | T 66 | " | " | TM | 1 543 706 | 346 268 | 1 889 974 | 1 044 086 | 845 |
| Oakland | 1986 | T 1 481 | " | - | RT | 6 027 853 | 7 145 936 | 13 173 789 | 2 856 677 | 10 317 |
| Port Everglades | 1986 | T 1 934 | N 14 836 438 | 553 338 | TM | 12 740 566 | 842 629 | 13 583 195 | 9 645 820 | 3 937 |
| Seattle | 1986 | T " | " | 41 000 | TM | 3 751 000 | 5 101 000 | 8 852 000 | 1 966 000 | 6 886 |
| Tampa | 1986 | T 4 562 | N 40 626 238 | 477 705 | TM | 23 417 745 | 21 139 213 | 44 556 958 | 27 428 467 | 17 129 |
| GRENADE | | | | | | | | | | |
| Saint George's | 1986 | T 1 090 | 2 174 703 | 466 352 | TM | 160 198 | 19 533 | 179 731 | 5 928 | 173 |
| GUADELOUPE | | | | | | | | | | |
| Pointe-à-Pitre | 1986 | T 1 099 | N 14 845 100 | 149 920 | TM | 1 211 110 | 428 841 | 1 639 951 | 140 000 | 1 499 |
| GUYANE | | | | | | | | | | |
| Degrad des Cannes | 1986 | T 209 | N 287 599 | 155 | TM | 273 213 | 51 176 | 324 389 | - | 324 |
| MARTINIQUE | | | | | | | | | | |
| Fort-de-France | 1986 | T 1 129 | " | 426 958 | TM | 1 207 785 | 679 493 | 1 887 278 | - | 1 887 |
| PANAMA | | | | | | | | | | |
| Balboa | 1986 | T 1 486 | B 10 836 221 | " | TM | 368 957 | 80 372 | 449 329 | - | 449 |
| Cristóbal | 1986 | T 1 396 | B 10 998 803 | " | TM | 523 810 | 102 216 | 626 026 | - | 626 |
| PORTO RICO | | | | | | | | | | |
| Saint Jean | 1986 | T 5 896 | B 33 594 000 | 973 352 | TM | 9 996 210 | 2 344 790 | 12 341 000 | 717 013 | 11 627 |
| SALVADOR | | | | | | | | | | |
| Acajutla | 1986 | T 383 | N 2 229 698 | - | TM | 1 601 184 | 255 207 | 1 856 391 | - | 1 856 |
| SURINAM | | | | | | | | | | |
| Paramaribo | 1986 | T 799 | B 4 776 444 | " | TM | 1 186 350 | 2 449 387 | 3 635 737 | - | 3 635 |
| ASIE | | | | | | | | | | |
| ABU DHABI | | | | | | | | | | |
| (Emirat d') | | | | | | | | | | |
| Mina Zayed | 1986 | T 900 | N 3 993 087 | - | TM | 1 263 142 | 19 252 | 1 282 394 | - | 1 282 |
| ARABIE SAOUDITE | | | | | | | | | | |
| Dammam | 1986 | T 1 627 | N 12 890 518 | - | TM | 5 897 297 | 1 209 934 | 7 107 231 | " | 7 107 |
| BIRMANIE | | | | | | | | | | |
| Rangoon | 4-86/3-87 | T 282 | " | " | TM | 416 834 | 1 191 363 | 1 608 197 | 146 703 | 1 461 |
| CHARJAH | | | | | | | | | | |
| Port Khalid | 1986 | T 587 | N 3 181 178 | 13 473 | TM | 961 962 | 101 274 | 1 063 236 | - | 1 063 |
| CHYPRE | | | | | | | | | | |
| Larnaca (1) | 1986 | T 1 508 | N 4 165 900 | 129 000 | TM | 1 323 900 | 678 300 | 2 002 200 | 870 000 | 1 910 |
| Limassol (2) | 1986 | T 2 945 | N 7 645 000 | 318 000 | TM | 1 442 300 | 637 000 | 2 079 300 | - | 2 079 |
| DOUBAI | | | | | | | | | | |
| (Emirat de) | | | | | | | | | | |
| Jebel Ali | 1986 | T 2 943 | " | " | TM | " | " | 5 660 725 | - | 5 660 |
| Port Rashid | 1986 | T " | " | - | TM | 7 024 377 | 964 114 | 7 988 491 | - | 7 988 |
| HONG KONG | | | | | | | | | | |
| Hong Kong | 1986 | T 96 068 | N 95 791 225 | 11 486 277 | TM | 42 979 168 | 19 499 858 | 62 479 026 | - | 62 479 |
| INDE | | | | | | | | | | |
| Bombay | 4-86/3-87 | T 4 559 | 17 243 880 | 255 796 | TM | 12 361 200 | 13 750 100 | 26 111 300 | 11 459 500 | 14 661 |
| Madras | 4-86/3-87 | T 1 625 | N 12 894 845 | 57 279 | TM | 9 010 777 | 7 183 683 | 16 194 460 | 4 581 654 | 11 612 |
| Mormugao | 4-86/3-87 | T 439 | N 6 416 779 | - | TM | 1 292 765 | 13 626 670 | 14 919 435 | 697 387 | 14 216 |
| Vizagapatam | 4-86/3-87 | T 642 | N 7 675 430 | 9 296 | TM | 7 195 086 | 7 804 753 | 15 035 839 | 4 410 827 | 10 625 |
| ISRAËL (3) | | | | | | | | | | |
| Ashdod | 4-86/3-87 | T 1 502 | " | 55 906 | TM | 3 150 000 | 5 114 000 | 8 264 000 | - | 8 264 |
| Haifa | 4-86/3-87 | T 1 415 | " | 234 335 | TM | 3 932 000 | 1 788 000 | 5 720 000 | - | 5 720 |

(1) Col. 5 y compris services locaux et croisières.

(2) Col. 5 y compris services locaux et croisières.

(3) Non compris produits pétroliers.

| CONTINENTS PAYS PORTS | Période de référence | Mouvement de la navigation | | Trafic total de passagers (en nombre) | Unités de poids | Trafic total (marchandises tous produits sauf avitaillement) | | | Nature du trafic | |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--|---|-----------------------|---|------------|-------------|----------------------|--------------------------|
| | | Navires entrés (en nombre) | Jauge des navires entrés (en tonneaux) | | | Entrées | Sorties | Total | Cabotage national | Trafic internationaux |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| JAPON | | | | | | | | | | |
| Kawasaki | 1986 | 52 582 | B 86 365 057 | 715 063 | FT | 59 206 807 | 28 611 660 | 87 818 467 | 40 268 693 | 47 549 77 |
| Kobe | 1986 | 90 027 | B 244 952 870 | 7 894 563 | TM | 80 757 081 | 77 169 367 | 157 926 448 | 111 451 735 | 46 474 71 |
| Shimizu | 1986 | 9 694 | N 6 979 042 | 8 649 | TM | 10 595 934 | 5 809 538 | 16 405 472 | 7 290 844 | 9 114 62 |
| Yokohama | 1986 | 63 372 | B 27 473 669 | 5 667 | FT | 56 456 209 | 53 840 067 | 110 296 276 | 56 061 560 | 54 234 71 |
| JORDANIE | | | | | | | | | | |
| Aqaba | 1986 | 2 677 | N 13 873 425 | 833 035 | TM | 7 153 240 | 9 696 559 | 16 849 799 | — | 16 849 79 |
| KOWEIT | | | | | | | | | | |
| Mina el Ahmadi | 1986 | " | " | " | TM | " | " | " | " | " |
| LIBAN | | | | | | | | | | |
| Beyrouth | 1986 | 1 267 | N 2 570 340 | — | TM | 1 458 056 | 161 701 | 1 619 757 | 149 636 | 1 470 12 |
| MALAISIE | | | | | | | | | | |
| Keiang | 1986 | T 4 473 | N 18 416 322 | 18 462 | FT | 6 702 596 | 5 600 172 | 12 302 768 | 1 558 278 | 10 744 49 |
| Penang | 1986 | 1 810 | B 14 162 841 | — | TM | 4 746 483 | 3 113 548 | 7 860 031 | 1 171 936 | 6 688 09 |
| OMAN | | | | | | | | | | |
| (Sultanat d') | | | | | | | | | | |
| Mina Qaboos | 1986 | 1 282 | " | " | TM | 1 079 536 | 188 127 | 1 267 663 | " | 1 267 66 |
| PHILIPPINES | | | | | | | | | | |
| Cebu | 1986 | 11 066 | B 8 335 876 | 1 499 777 | TM | 2 003 379 | 1 341 610 | 3 344 989 | 3 032 885 | 312 10 |
| Manille | 1986 | T 6 589 | B 25 390 146 | " | TM | 7 921 141 | 3 879 195 | 11 800 336 | 6 702 224 | 5 098 11 |
| QATAR | | | | | | | | | | |
| Doha | 1986 | 456 | " | — | TM | 528 000 | " | " | " | " |
| SINGAPOUR | | | | | | | | | | |
| Singapour | 1986 | 33 352 | B 324 600 000 | " | RT | 69 800 000 | 50 900 000 | 120 700 000 | — | 129 700 00 |
| TAIWAN | | | | | | | | | | |
| Huakien | 1986 | 778 | B 3 813 007 | 17 551 | TM | 1 318 530 | 2 988 883 | 4 307 413 | 1 691 313 | 2 616 10 |
| Kaohsiung | 1986 | 9 795 | B 121 363 147 | 152 562 | TM | 48 756 429 | 11 965 672 | 60 726 101 | 5 109 978 | 55 616 12 |
| Keelung | 1986 | 6 648 | B 75 657 688 | 22 431 | TM | 11 717 293 | 4 699 984 | 16 417 277 | 2 533 650 | 13 883 42 |
| Suao | 1986 | 415 | B 3 089 790 | — | TM | 1 931 436 | 1 529 744 | 3 461 180 | 402 900 | 3 058 28 |
| Taiching | 1986 | 1 402 | N 7 035 165 | — | TM | 7 560 174 | 430 522 | 7 990 696 | 1 264 406 | 6 726 29 |
| THAÏLANDE | | | | | | | | | | |
| Bangkok | 1986 | 4 108 | N 21 652 641 | — | TM | 8 386 897 | 21 387 376 | 29 774 273 | " | 29 774 27 |
| YEMEN | | | | | | | | | | |
| Aden | 1986 | 1 983 | N 8 797 007 | 1 563 | TM | 3 113 870 | 1 416 148 | 4 530 018 | — | 4 530 01 |
| Océanie | | | | | | | | | | |
| AUSTRALIE | | | | | | | | | | |
| Botany Bay | 7-85/6-86 | 799 | N 8 095 216 | — | RT | 9 903 693 | 4 562 637 | 14 466 330 | 7 065 851 | 7 400 47 |
| Brisbane | 7-86/6-87 | T 1 237 | N 11 095 067 | " | TM | 6 066 000 | 7 157 200 | 13 223 200 | 7 404 800 | 5 818 40 |
| Fremantle | 7-86/6-87 | 1 596 | N 11 737 695 | " | TM | 5 666 259 | 8 775 322 | 14 441 581 | 3 782 530 | 10 659 05 |
| Geelong | 1986 | 396 | B 7 449 282 | " | TM | 2 429 228 | 4 531 582 | 6 960 790 | 2 038 670 | 4 922 12 |
| Gladstone | 7-86/6-87 | T 552 | B 19 690 116 | — | TM | 8 045 518 | 18 649 387 | 26 694 905 | 8 613 603 | 18 081 30 |
| Hobart | 7-86/6-87 | 501 | N 2 582 788 | 16 187 | TM | 1 393 495 | 1 726 840 | 3 120 335 | 1 165 722 | 1 954 61 |
| Launceston | 7-86/6-87 | 509 | B 5 870 713 | — | TM | 1 696 248 | 2 994 064 | 4 690 312 | 2 043 925 | 2 646 38 |
| Melbourne | 1986 | T 2 441 | N 15 939 988 | 189 153 | RT | 11 218 373 | 8 563 440 | 19 781 813 | 5 740 444 | 14 041 36 |
| Newcastle | 7-85/6-86 | 976 | N 17 088 598 | — | RT | 5 971 382 | 30 188 708 | 36 160 090 | 5 128 794 | 31 031 29 |
| Port Hedland | 7-86/7-87 | T 710 | B 22 592 083 | — | TM | 267 647 | 37 164 151 | 37 431 798 | 4 889 206 | 32 542 59 |
| Port Kembla | 7-85/6-86 | 489 | N 8 239 804 | — | RT | 6 439 791 | 11 040 031 | 17 479 821 | 8 430 815 | 9 049 00 |
| Sydney | 7-85/6-86 | 1 962 | N 15 715 395 | 127 750 | RT | 10 950 642 | 10 457 652 | 21 408 294 | 5 514 280 | 15 892 01 |
| HAWAII | | | | | | | | | | |
| Honolulu | 7-85/6-86 | 1 825 | B 9 450 373 | 12 727 | ST | 3 796 024 | 1 405 671 | 5 201 695 | 4 179 545 | 1 022 15 |
| NOUVELLE-CALÉDONIE | | | | | | | | | | |
| Nouméa | 1986 | 361 | N 2 488 087 | 10 012 | TM | 2 994 936 | 243 537 | 3 238 473 | — | 3 228 47 |
| NOUVELLE-ZÉLANDE | | | | | | | | | | |
| Auckland | 10-85/9-86 | 1 076 | B 13 803 957 | 21 478 | TM | 3 447 911 | 2 842 173 | 6 290 084 | 1 187 122 | 5 102 962 |
| Wellington | 10-85/9-86 | T 3 177 | B 16 821 035 | " | TM | 3 478 000 | 2 632 000 | 6 110 000 | 1 187 122 | 4 922 878 |
| POLYNÉSIE FRANÇAISE | | | | | | | | | | |
| Papeete | 1986 | 1 858 | N 1 815 236 | 417 349 | TM | 731 433 | 193 026 | 924 459 | 276 128 | 648 331 |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

1. Ν. Δωδεκανήσων

Ο νομός εξυπηρετείται από λιμάνια που υπάρχουν σε όλα τα νησιά, όμως είναι ατελή, εκτός του λιμανιού της Λέρου. Έχουν προβλήματα χωρητικότητας (λόγω μεγάλης κίνησης) και έλλειψης αποθηκευτικών χώρων.

2. Ν. Κυκλάδων

Λιμάνια επιβατικά υπάρχουν σε όλα τα νησιά. Στα μικρά νησιά όμως χρειάζεται να υπάρχουν και εξυπηρετήσεις μικρής κλίμακας.

3. Ν. Σάμου

Υπάρχουν τέσσερα λιμάνια στο νησί της Σάμου (2 στη Βόρεια πλευρά του νησιού και 2 στη νότια). Στην Ικαρία υπάρχουν 2 λιμάνια και 1 στους Φούρνους.

4. Ν. Χίου

Το μόνο λιμάνι του Νομού που λειτουργεί για την ακτοπλοϊκή σύνδεση του νομού με την υπόλοιπη χώρα είναι της Χίου. Το δεύτερο μεγάλο λιμάνι του νομού βρίσκεται στην περιοχή Μεστών και συνδέει τη Χίο με την Αθήνα μέσω του λιμανιού

της Ραφήνας. Αυτή η γραμμή όμως διακόπηκε. Υπάρχουν επίσης τα λιμάνια της Βολισσού και των Καρδαμύλων.

5. Ν. Λέσβου

Το λιμάνι της Μυτιλήνης διακινεί όλη την επιβατική και εμπορευματική κίνηση του Νομού. Υπάρχουν επίσης και τα λιμάνια της Μύρινας (Λήμνος) και του Αγ. Ευστρατίου (στο ομώνυμο νησί) που χρειάζονται βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

6. Ν. Ηρακλείου

Το λιμάνι του Ηρακλείου έχει προνομιούχο γεωγραφική θέση στο χώρο της Μεσογείου. Κατέχει την 3η θέση στη διακίνηση επιβατών στη χώρα. Έχει ανάγκη βελτίωσης της λειτουργίας του.

7. Ν. Χανίων

Ο Νομός Χανίων έχει τρία βασικά λιμάνια, Σούδας, Χανίων και Καστελλίου. Από το λιμάνι της Σούδας διακινείται το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης, έχει όμως ανάγκη έργων υποδομής.

Ν. Ρεθύμνου

Η επικοινωνία του Νομού με την υπόλοιπη χώρα γίνεται ακτοπλοϊκώς μέσω του λιμανιού του Ρεθύμνου. Αλλά η εξυπηρέτηση μεγάλου μέρους της κίνησης πραγματοποιείται και από τα λιμάνια της Σούδας, του Ηρακλείου και Αγ. Νικολάου.

N. Λασηθίου

Τα βασικά λιμάνια του Νομού είναι τα λιμάνια των τριών σημαντικότερων πόλεων: Αγ. Νικολάου, Ιεράπετρας, Σητείας.

N. Ζακύνθου

Το λιμάνι του Νομού είναι αυτό της πόλης της Ζακύνθου το οποίο έχει ανάγκη έργων (εκβάθυνσης, διαπλάτυνσης, προβλήτων & εγκατάστασης εξοπλισμού).

N. Κεφαλληνίας

Το λιμάνι Σάμης (Πόρου) είναι από τα βασικά λιμάνια τοπικής & εθνικής εξυπηρέτησης. Υπάρχει το μικρό λιμάνι του Πισσαετού που συντελεί στην επικοινωνία των 2 νησιών (Κεφαλληνία - Ιθάκη). Το λιμάνι του Αργοστολίου χρησιμοποιείται εποχιακά για την τοπική σύνδεση με το Ληξούρι.

N. Λευκάδας

Στο νομό υπάρχει εποχιακή ακτοπλοϊκή σύνδεση. Σε αυτή τη βάση χρησιμοποιείται το κυρίως λιμάνι της Λευκάδας και δευτερευόντως της Βασιλικής. Και τα δύο έχουν φτωχές λιμενικές εγκαταστάσεις.

N. Κερκύρας

Κύριο λιμάνι του Νομού είναι της Κέρκυρας που συνδέεται με το εσωτερικό (Ηγουμενίτσα, Πάτρα) και με το εξωτερικό (Ιταλία). Μικρότερα λιμάνια είναι της Λευκίμμης, του Σιδαρίου, της Κασσιόπης, των Οθωνών, των Παξών, του Μαθρακίου, της Ερεϊκούσας. Το λιμάνι της Κέρκυρας έχει ανάγκη βελτιωτικών έργων (εκβάθυνση, κατασκευή κυματοθραύστη και προβλήτας).

N. Ευβοίας

Τα κύρια λιμάνια, εθνικού επιπέδου, είναι τα λιμάνια Κύμης, Χαλκίδας. Δευτερεύοντα και κυρίως τοπικής χρήσης είναι τα λιμάνια: Ερέτριας, Στύρων, Μαρμαρίου, Αλιβερίου, Καρύστου, Διαύλου Ωρέων, Λίμνης, Αιδηψού, Ωρέων, Μαντουδίου και Λιναριάς, τέλος το λιμάνι της νήσου Σκύρου.

Υπάρχουν νησιά τα οποία ανήκουν διοικητικά σε ηπειρωτικούς νομούς, όπως οι Β. Σποράδες, η Θάσος, η Σαμοθράκη.

N. Μαγνησίας

B. Σποράδες

Υπάρχουν 3 λιμάνια στα ομώνυμα νησιά (Σκοπέλου, Σκιάθου & Αλοννήσου) τα οποία έχουν ανάγκη εκσυγχρονισμού.

N. Καβάλας

N. Θάσος

Στο νησί της Θάσου υφίστανται 2 λιμάνια που εξυπηρετούν την τοπική επιβατική κίνηση, του Πρίνου και της Θάσου.

N. Εβρου

N. Σαμοθράκη

Στη Σαμοθράκη υπάρχει 1 λιμάνι στα Θερμά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 3

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Ερωτηματολόγιο
- Συνέπεια αφίξεων - αναχωρήσεων

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
Μαρία Λεκάκου
Ε.Μ.Υ.

UNIVERSITY OF PIRAEUS
Department of Maritime Studies
Maria Lekakou
Postgraduate (Ph.D) Student

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ - QUESTIONNAIRE

Σας παρακαλούμε απαντήστε σ' αυτό το ερωτηματολόγιο. Η μελέτη των αποτελεσμάτων του θα συμβάλει στην βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

We could be grateful if you could complete this questionnaire. This will help us to improve our coastal shipping services.

1. Φύλο : Άνδρας - Male
sex Γυναίκα - Female

2. Ηλικία :

| | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ... -25 | 25-44 | 45-64 | 65-... |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Age

3. Οικογενειακή κατάσταση :

| | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ΑΓΑΜΟΣ | ΕΓΓΑΜΟΣ | ΧΗΡΟΣ | ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΟΣ |
| SINGLE | MARRIED | WIDOWER | DIVORCED |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Marital status :

4. Τι επάγγελμα κάνετε ; _____
Occupation

5. Τόπος γέννησης - Place of birth : _____

6. Τόπος διαμονής - Place of residence : _____

7. Τόπος προορισμού : _____
Place of destination (of this journey)

8. Ποιός είναι ο σκοπός του ταξιδιού σας;
What is the purpose of your travel ?(Please tick) :

Εργασίες - Business

Διακοπές - Holidays

Επισκέψεις σε φίλους & γνωστούς
Visiting friends and relatives

Κοινωνικοί λόγοι - Social reasons

Άλλοι λόγοι - Other reasons ? _____

9. Πόσο συχνά ταξιδεύετε σ' αυτή τη γραμμή :

How often do you travel on this route ?

Please tick :

Ταξιδευω για πρώτη φορά

I'm traveling for the first time

1-2 φορές τη βδομάδα

1-2 times a week

1 φορά το μήνα

Once a month

1 φορά το χρόνο

Once a year

10. Τί ποσοστό περίπου του μηνιαίου ατομικού εισοδήματός σας, σας κοστίζει αυτή η συγκεκριμένη μετακίνηση ;

What proportion of your monthly salary does cover this ticket?

Ποσοστό - Percentage

| 1-5% | 5-10% | 10-15% | 15-20% | 20%- άνω |
|------|-------|--------|--------|----------|
| | | | | |

11. Αξιολογήστε την ποιότητα υπηρεσίας που σας παρέχει αυτό το πλοίο

Evaluate the quality of service that you are offered by this boat on :

Ταχύτητα - Speed

Ασφάλεια - Safety

Συχνότητα δρομολογίων - Frequency

Άνεση - Comfort

| Αριστη Excellent | Πολύ καλή Very good | Καλή Good | Μέτρια Fair | Κακή Bad |
|---------------------|------------------------|--------------|----------------|-------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

12. Γιατί προτιμήσατε το πλοίο και όχι το αεροπλάνο (αν υπάρχει επιλογή);

Why did you choose to take a boat instead of on airplane, both options available?

Ασφάλεια - Safety ?

Ταχύτητα - Speed ?

Συχνότητα δρομολογίων - Frequency ?

Συνέπεια δρομολογίων - Regularity?

Άνεση - Comfort ?

Άλλα λόγια - Other reasons ?

13. Ταξιδεύετε με :

How do you travel?

- χωρίς όχημα - with no car ?
- με το αυτοκίνητό σας - with your car?
- με την μοτοσυκλέτα σας- with your motorcycle?
- άλλο (οποιοδήποτε) όχημα ΔΧ - any other public transport means ?
- με το ριμουλκούμενο (τροχόσπιτο, trailler)- with trailler, caravan etc ?

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |

14. Αν έχετε οικογένεια

If you have a family

Ταξιδεύετε μόνος-η -You are travelling alone?

Ταξιδεύετε με την οικογένειά σας - With your family?

| |
|--|
| |
| |

15. Κάνετε οποιοδήποτε άλλο σχόλιο που θα θέλατε γύρω από την κατάσταση στην ακτοπλοΐα.

Make any comment you may want on the Greek coastal shipping.

Ευχαριστούμε
Thank you

Παρακαλούμε, παραδώστε το ερωτηματολόγιο αυτό στο Λογιστήριο του πλοίου.
This questionnaire should be returned to the counter - desk of thir boat,PLEASE.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 16 ΙΟΥΛΙΟΥ 1992

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΙΣΑ ΩΡΑ ΑΠΟΠΛΟΥ | ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ (min) |
|-----------------|------------------------------|--------------------------------------|
| ΕΛΛΑΣ | 7:00 | - |
| ΑΙΑΣ | 7:30 | 2 |
| ΕΥΤΥΧΙΑ | 8:00 | - |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ | 8:00 | - |
| ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΞΠΡΕΣ | 8:00 | 1 |
| ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ | 8:00 | 4 |
| ΥΔΡΑ | 8:10 | - |
| ΣΑΜΑΙΝΑ | 8:10 | 14 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 8:20 | - |
| ΝΑΙΑΣ ΙΙ | 8:30 | - |
| ΡΟΜΙΑΝΤΑ | 9:00 | - |
| ΙΟΝΙΟΝ | 9:00 | 3 |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | 9:00 | 17 |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ | 10:30 | - |
| ΕΛΛΑΣ | 12:00 | - |
| ΝΑΞΟΣ | 8:00 | 255 |
| ΙΑΛΥΣΣΟΣ | 13:00 | 5 |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π | 14:00 | 1 |
| ΣΙΦΝΟΣ ΕΞΠΡΕΣ | 14:00 | 12 |
| ΠΑΡΟΣ | 14:00 | 43 |
| ΟΔΥΣΣΕΑΣ | 15:00 | - |
| ΥΔΡΑ | 16:00 | - |
| ΑΦΑΙΑ | 16:30 | - |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ | 18:00 | 2 |
| ΑΛΚΑΙΟΣ | 18:00 | 14 |
| ΠΑΤΜΟΣ | 18:00 | 22 |
| ΑΙΓΑΙΟ | 19:00 | 1 |
| ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ | 19:00 | 14 |
| ΑΡΙΑΔΗΝΗ | 19:00 | 12 |
| KING MINOS | 19:15 | 5 |
| ΡΕΘΥΜΝΟΝ | 19:30 | - |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π | 19:30 | 6 |
| ΚΝΩΣΣΟΣ | 19:45 | 3 |
| ΜΙΛΕΝΑ | 20:00 | 30 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ | 20:00 | - |
| ΑΠΤΕΡΑ | 20:00 | 7 |
| ΔΗΜΗΤΡΑ | 20:30 | 14 |
| ΝΤΑΛΙΑΝΑ | 20:30 | 90 |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ | 21:00 | - |
| ΜΥΤΙΑΗΝΗ | --- | - |

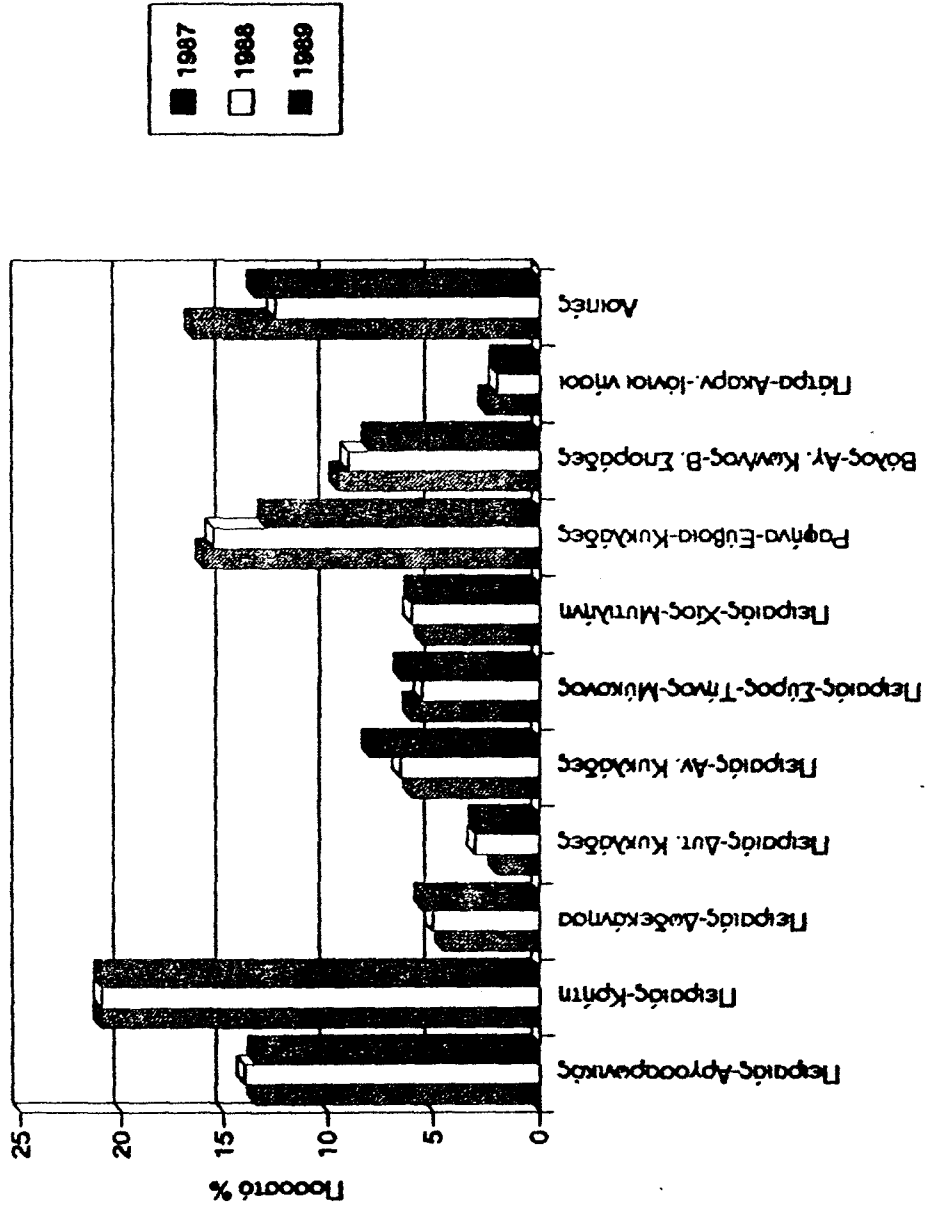
Ωρα Απόπλου με βάση την εφημερίδα Ναυτεμπορική.
 Διαπιστωμένη καθυστέρηση με βάση προσωπικές παρατηρήσεις.
 Οπου --- το δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε χωρίς να αναφέρεται
 στα ανακοινωθέντα δρομολόγια στην εφημερίδα Ναυτεμπορική.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 4

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΚΙΝΗΣΗ - Ι.Χ
- ΦΟΡΤΗΓΩΝ
- ΔΙΚΥΚΛΩΝ

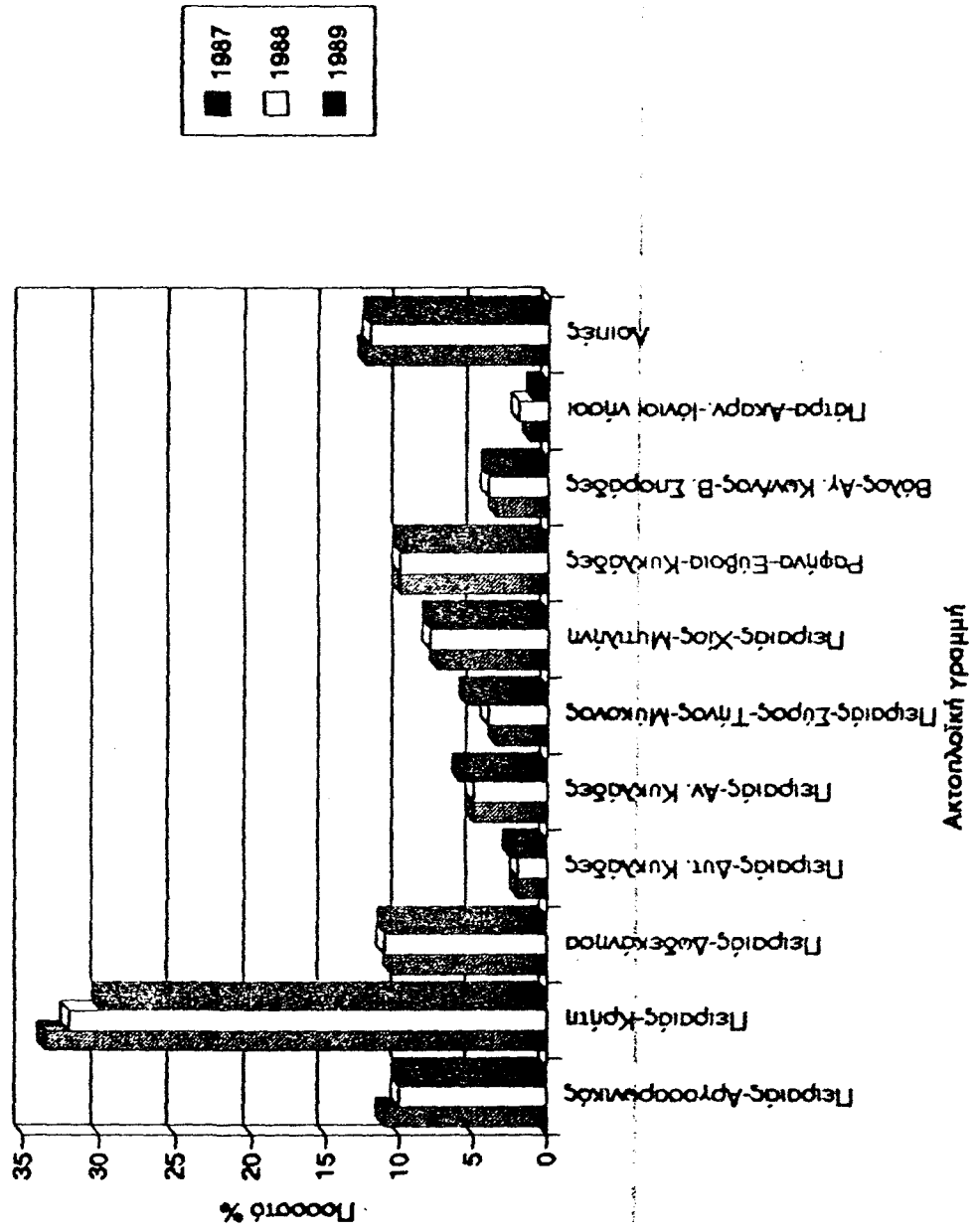
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ι.Χ. ΚΑΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (Ποσοστό %)



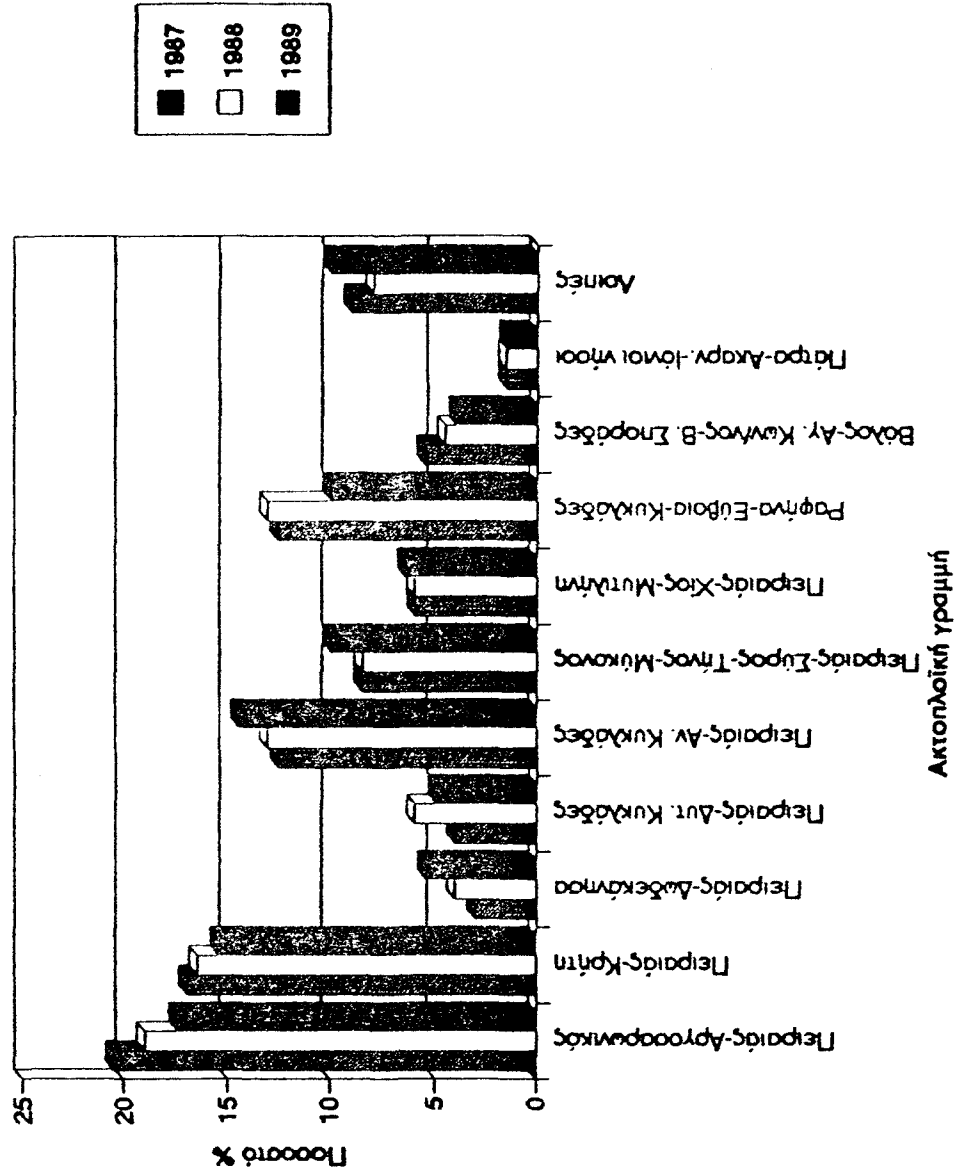
Ακτοπλοϊκή γραμμή

ΠΗΓΗ: Υ.Ε.Ν.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (Ποσοστό %)



ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ-ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΚΑΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (Ποσοστό %)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 7

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΟΙΚΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ
- ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.2.2.

Covariance Matrix

| | | | |
|-------|----------|------|-----------|
| C,C | 0.052515 | C,LA | -0.010600 |
| LA,LA | 0.002154 | | |

Residual Plot

| obs | RESIDUAL | ACTUAL | FITTED |
|-----|----------|---------|---------|
| 1 | 0.16676 | 8.22871 | 8.06195 |
| 2 | -0.22675 | 8.00837 | 8.23511 |
| 3 | 0.15838 | 8.60043 | 8.44205 |
| 4 | -0.01723 | 8.32094 | 8.33816 |
| 5 | -0.05438 | 8.30177 | 8.35615 |
| 6 | 0.01098 | 8.18730 | 8.17632 |
| 7 | 0.10845 | 8.18730 | 8.07885 |
| 8 | -0.06632 | 8.32094 | 8.38726 |
| 9 | -0.02049 | 8.53915 | 8.55964 |
| 10 | 0.03718 | 7.64826 | 7.61109 |
| 11 | 0.09612 | 8.53817 | 8.44205 |
| 12 | -0.02448 | 8.32094 | 8.34542 |
| 13 | 0.00270 | 8.39999 | 8.39729 |
| 14 | 0.07245 | 8.00102 | 7.92857 |
| 15 | -0.00487 | 7.97143 | 7.97630 |
| 16 | -0.10212 | 8.30177 | 8.40389 |
| 17 | -0.02734 | 8.00537 | 8.03271 |
| 18 | -0.09562 | 7.88721 | 7.98283 |
| 19 | 0.00507 | 8.32094 | 8.31586 |
| 20 | 0.05224 | 8.63195 | 8.57970 |
| 21 | -0.09333 | 8.26282 | 8.35615 |
| 22 | -0.07404 | 7.74630 | 7.82034 |
| 23 | 0.23672 | 8.69701 | 8.46029 |
| 24 | 0.05392 | 7.92299 | 7.86906 |
| 25 | 0.00951 | 8.53778 | 8.52827 |
| 26 | -0.01571 | 7.88382 | 7.89953 |
| 27 | 0.05000 | 7.97143 | 7.92144 |
| 28 | -0.17725 | 8.09955 | 8.27681 |
| 29 | -0.06055 | 8.23217 | 8.29273 |

LS // Dependent Variable is LP
 Date: 2-11-1980 / Time: 9:44
 SMPL range: 1 - 29

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.4.1

| Covariance Matrix | | | |
|-------------------|-----------|------------------|-----------|
| YR2(-1), YR2(-1) | 911364.5 | YR2(-1), YR2(-2) | -159.6512 |
| YR2(-1), YK2(-1) | -1275816. | YR2(-1), YK2(-2) | 107.3516 |
| YR2(-1), PR2 | -30723.26 | YR2(-1), PK2 | 34302.14 |
| YR2(-1), C | -3524083. | YR2(-2), YR2(-2) | 0.170541 |
| YR2(-2), YK2(-1) | 223.4600 | YR2(-2), YK2(-2) | -0.223197 |
| YR2(-2), PR2 | 8.089908 | YR2(-2), PK2 | -9.155974 |
| YR2(-2), C | 1658.317 | YK2(-1), YK2(-1) | 1786011. |
| YK2(-1), YK2(-2) | -150.2298 | YK2(-1), PR2 | 43011.12 |
| YK2(-1), PK2 | -48021.36 | YK2(-1), C | 4933223. |
| YK2(-2), YK2(-2) | 0.374449 | YK2(-2), PR2 | -9.890471 |
| YK2(-2), PK2 | 11.26079 | YK2(-2), C | -2562.132 |
| PR2, PR2 | 6844.652 | PR2, PK2 | -7627.502 |
| PR2, C | 706281.7 | PK2, PK2 | 8500.446 |
| PK2, C | -789795.1 | C, C | 87793149 |

| Residual Plot | | | | obs | RESIDUAL | ACTUAL | FITTED |
|---------------|---|---|---|------|----------|---------|---------|
| : | * | : | : | 88.2 | 0.07796 | 4678.00 | 4677.92 |
| : | * | : | : | 88.3 | 269.730 | 8788.00 | 8518.27 |
| : | * | : | : | 88.4 | -1031.88 | 2917.00 | 3948.88 |
| : | * | : | : | 89.1 | 762.082 | 1275.00 | 512.918 |
| : | * | : | : | 89.2 | -1110.31 | 5062.00 | 6172.31 |
| : | * | : | : | 89.3 | 478.704 | 8307.00 | 7828.30 |
| : | * | : | : | 89.4 | 214.333 | 3405.00 | 3190.67 |
| : | * | : | : | 90.1 | 417.229 | 1379.00 | 961.771 |
| : | * | : | : | 90.2 | -1328.97 | 4147.00 | 5475.97 |
| : | * | : | * | 90.3 | 1823.67 | 8805.00 | 6981.33 |
| : | * | : | : | 90.4 | -494.656 | 3645.00 | 4139.66 |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ 7.4.2

| Covariance Matrix | | | |
|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| YR2(-1),YR2(-1) | 465154.9 | YR2(-1),YR2(-2) | -81.48503 |
| YR2(-1),YK2(-1) | -651169.0 | YR2(-1),YK2(-2) | 54.79160 |
| YR2(-1),PR2 | -15680.97 | YR2(-1),PK2 | 17507.61 |
| YR2(-1),C | -1798671. | YR2(-2),YR2(-2) | 0.087043 |
| YR2(-2),YK2(-1) | 114.0526 | YR2(-2),YK2(-2) | -0.113919 |
| YR2(-2),PR2 | 4.129040 | YR2(-2),PK2 | -4.673154 |
| YR2(-2),C | 846.3951 | YK2(-1),YK2(-1) | 911569.5 |
| YK2(-1),YK2(-2) | -76.67639 | YK2(-1),PR2 | 21952.62 |
| YK2(-1),PK2 | -24509.82 | YK2(-1),C | 2517887. |
| YK2(-2),YK2(-2) | 0.191116 | YK2(-2),PR2 | -5.048037 |
| YK2(-2),PK2 | 5.747442 | YK2(-2),C | -1307.697 |
| PR2,PR2 | 3493.469 | PR2,PK2 | -3893.031 |
| PR2,C | 360481.9 | PK2,PK2 | 4338.576 |
| PK2,C | -403106.7 | C,C | 44809095 |

| Residual Plot | | obs | RESIDUAL | ACTUAL | FITTED |
|---------------|---|------|----------|---------|---------|
| : | * | 88.2 | 0.05572 | 3342.00 | 3341.94 |
| : | * | 88.3 | 193.199 | 6277.00 | 6083.80 |
| : | * | 88.4 | -737.249 | 2083.00 | 2820.25 |
| : | * | 89.1 | 544.031 | 910.000 | 365.969 |
| : | * | 89.2 | -793.315 | 3616.00 | 4409.32 |
| : | * | 89.3 | 341.674 | 5933.00 | 5591.33 |
| : | * | 89.4 | 152.837 | 2432.00 | 2279.16 |
| : | * | 90.1 | 298.696 | 985.000 | 686.304 |
| : | * | 90.2 | -949.549 | 2962.00 | 3911.55 |
| : | * | 90.3 | 1302.83 | 6290.00 | 4987.17 |
| : | * | 90.4 | -353.206 | 2603.00 | 2956.21 |

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ 7.7.3

LS // Dependent Variable is YK2

Date: 7-04-1994 / Time: 16:07

SMPL range: 1988.1 - 1990.4

Number of observations: 12

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|------------|-------------|
| C | 2139.0758 | 505.47428 | 4.2318193 | 0.004 |
| PK2 | 0.0519322 | 0.1074280 | 0.4834137 | 0.644 |
| Q1 | -1469.5255 | 221.16417 | -6.6445008 | 0.000 |
| Q2 | 938.62196 | 210.03336 | 4.4689184 | 0.003 |
| Q3 | 3794.0000 | 209.81563 | 18.082542 | 0.000 |

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|----------|
| R-squared | 0.989787 | Mean of dependent var | 3178.833 |
| Adjusted R-squared | 0.983951 | S.D. of dependent var | 2028.417 |
| S.E. of regression | 256.9706 | Sum of squared resid | 462237.3 |
| Durbin-Watson stat | 2.575960 | F-statistic | 169.5984 |
| Log likelihood | -80.38082 | | |

LS // Dependent Variable is YL2

Date: 7-04-1994 / Time: 16:12

SMPL range: 1988.2 - 1990.4

Number of observations: 11

| VARIABLE | COEFFICIENT | STD. ERROR | T-STAT. | 2-TAIL SIG. |
|----------|-------------|------------|-----------|-------------|
| PL2 | 0.1784637 | 0.5605492 | 0.3183729 | 0.759 |
| Q2 | 4658.2509 | 2565.8397 | 1.8154879 | 0.112 |
| Q3 | 6221.7944 | 2597.0647 | 2.3957025 | 0.048 |
| Q4 | 3151.4610 | 2597.0647 | 1.2134703 | 0.264 |

| | | | |
|--------------------|-----------|-----------------------|----------|
| R-squared | 0.380377 | Mean of dependent var | 4626.818 |
| Adjusted R-squared | 0.114824 | S.D. of dependent var | 2989.942 |
| S.E. of regression | 2813.050 | Sum of squared resid | 55392768 |
| Durbin-Watson stat | 1.886327 | F-statistic | 1.432397 |
| Log likelihood | -100.4847 | | |

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ 7.7

Crosstabulation of TICKETcost

| ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ | 0 | 1 NAI | 2 OXI | Row Total |
|----------------------|----|----------|----------|--------------|
| 1 ΑΘΗΝΑ- ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 0 | 23 | 36 | 59 |
| 2 ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ | 0 | 47.9 | 43.4 | 45.0 |
| Column Total | 0 | 48 | 83 | 131 |
| | .0 | 36.6 | 63.4 | 100.0 |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | |
|--------------------|-----------|--------------------------------|---------------------------|
| 0.253586 | 1 | 0.614562 | |
| 0.103260 | 1 | 0.747952 with Yates correction | |
| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent |
| Chi-square | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 |
| Contingency Coeff. | 0.00144 | 0.00140 | 0.00147 |
| Cramer's D | 0.04397 | 0.04543 | 0.04261 |
| Phi | | 0.04400 | 0.04400 |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|---------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.04395 | |
| Cramer's V | 0.04400 | |
| Additional Gamma | 0.09137 | |
| Likelihood Ratio | 0.04400 | |
| Nominal's Tau B | 0.04400 | 0.61591 |
| Nominal's Tau C | 0.04219 | |

Crosstabulation of TICKETcost

| | 1 0 | 1 1 | 1 2 | | Row Total |
|------------|-----|------|------|-------|-----------|
| ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ | | NAI | OXI | | |
| 1 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 1 | .0 | .0 | .0 | .0 |
| 1 1 | 1 | 0 | 25 | 43 | 68 |
| 1 ΔΙΑΚΟΝΕΣ | 1 | .0 | 53.8 | 53.8 | 54.8 |
| 1 2 | 1 | 0 | 19 | 37 | 56 |
| 1 ΛΟΓΟΙ | 1 | .0 | 43.2 | 46.3 | 45.2 |
| Column | 0 | 44 | 80 | 124 | |
| Total | .0 | 35.5 | 64.5 | 100.0 | |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | | |
|------------------|-----------|---------------------|------------------------|---------|
| 0.197902 | 1 | 0.742545 | | |
| 0.0195748 | 1 | 0.888731 | with Yates correction | |
| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent | |
| lambda | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 |
| certainty Coeff. | 0.00065 | 0.00063 | 0.00067 | 0.00067 |
| Merri's D | 0.02948 | 0.03068 | 0.02836 | 0.02836 |
| phi | | 0.02950 | 0.02950 | 0.02950 |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|---------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.02949 | |
| Merri's V | 0.02950 | |
| Additional Gamma | 0.06200 | |
| Gamma R | 0.02950 | |
| Sidall's Tau B | 0.02950 | 0.74355 |
| Sidall's Tau C | 0.02810 | |

Crosstabulation of TICKETcost

| | 0 | 1 | 2 | Row Total |
|--------------|------|------|------|-----------|
| ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ | Δ.Α. | ΝΑΙ | ΟΧΙ | |
| 1 | 0 | 4 | 6 | 10 |
| 1 ΑΓΡΟΤΕΣ | .0 | 8.3 | 7.2 | 7.6 |
| 2 | 0 | 3 | 13 | 16 |
| 2 Ε. Υ. | .0 | 6.3 | 15.7 | 12.1 |
| 3 | 0 | 4 | 18 | 22 |
| 3 Ι. Υ. | .0 | 8.3 | 21.7 | 16.7 |
| 4 | 0 | 2 | 7 | 9 |
| 4 ΕΠ. ΕΠΑΓ. | .0 | 4.2 | 8.4 | 6.8 |
| Column Total | 1 | 48 | 83 | 132 |
| Total | .8 | 36.4 | 62.9 | 100.0 |

| | 0 | 1 | 2 | Row Total |
|--------------|-------|------|------|-----------|
| | Δ. Α. | ΝΑΙ | ΟΧΙ | |
| 5 | 0 | 3 | 6 | 9 |
| 5 ΣΥΝΑΦΟΙ | .0 | 6.3 | 7.2 | 6.8 |
| 6 | 1 | 23 | 21 | 45 |
| 6 ΦΟΙΤ.ΚΑΠ | 100.0 | 47.9 | 25.3 | 34.1 |
| 7 | 0 | 5 | 5 | 10 |
| 7 ΟΔΗΓΟΙ | .0 | 10.4 | 6.0 | 7.6 |
| 8 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 8 ΑΝΕΡΓΟΙ | .0 | 4.2 | 1.2 | 2.3 |
| Column Total | 1 | 48 | 83 | 132 |
| Total | .8 | 36.4 | 62.9 | 100.0 |

| | 0 | 1 | 2 | Row Total |
|--------------|-------|------|------|-----------|
| | Δ. Α. | ΝΑΙ | ΟΧΙ | |
| 9 | 0 | 2 | 6 | 8 |
| 9 ΜΑΥΤΙΚΟΙ | .0 | 4.2 | 7.2 | 6.1 |
| Column Total | 1 | 48 | 83 | 132 |
| Total | .8 | 36.4 | 62.9 | 100.0 |

Crosstabulation of TICKETcost

| SYNCOPE | 1 0 | 1 1 | 1 2 | 1 | Row Total |
|--------------|-----|-------|--------|--------|-----------|
| EXHMATOE | 1 | 1 NAI | 1 OXI | 1 | 1 |
| 1 0 | 1 | 0 1 | 0 1 | 0 1 | 0 |
| 1 | 1 | .0 1 | .0 1 | .0 1 | .0 |
| 1 1 | 1 | 0 1 | 19 1 | 29 1 | 48 |
| 1 NAI | 1 | .0 1 | 40.4 1 | 35.4 1 | 37.2 |
| 1 2 | 1 | 0 1 | 28 1 | 53 1 | 81 |
| 1 OXI | 1 | .0 1 | 59.6 1 | 64.6 1 | 62.8 |
| Column Total | | 0 | 47 | 82 | 129 |
| Total | | .0 | 36.4 | 63.6 | 100.0 |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 1)

| Chi-square | D.F. | Significance | With rows dependent | With columns dependent |
|--------------------|-----------|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| 0.327356 | 1 | 0.567020 | | |
| 0.146613 | 1 | 0.701793 with Yates correction | | |
| Statistic | Symmetric | With rows dependent | With columns dependent | |
| Obs | 0.00000 | 0.00000 | 0.00000 | |
| Contingency Coeff. | 0.00192 | 0.00191 | 0.00193 | |
| Yule's D | 0.05037 | 0.05060 | 0.05015 | |
| | | 0.05038 | 0.05038 | |

Summary Statistics for Contingency Tables (Page 2)

| Statistic | Value | Significance |
|--------------------|---------|--------------|
| Contingency Coeff. | 0.05031 | |
| Yule's V | 0.05038 | |
| Additional Gamma | 0.10720 | |
| Yule's R | 0.05038 | |
| Sokal's Tau B | 0.05038 | 0.56872 |
| Sokal's Tau C | 0.04887 | |