



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ & ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ**

---

**Η Ελληνική Ακτοπλοΐα και η Σημασία της για  
τον Τουρισμό**

---

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

---

Εισηγήτρια: Γλυκού Έλενα, Α.Μ. 1273

Επιβλέπων: Δρ Νικόλαος Τριχάς

©  
2015



**TECHNOLOGICAL EDUCATION INSTITUTE OF CRETE**

**SCHOOL OF MANAGEMENT AND ECONOMICS**

**DEPARTMENT OF COMMERCE & MARKETING**

---

**The Greek coasting and its importance for  
tourism**

---

**DIPLOMA THESIS**

---

Student : Elena Glykou, A.M. 1273

Supervisor : Dr Nikolaos Trihas

©  
2015



**Υπεύθυνη Δήλωση** : Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην πτυχιακή εργασία. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών του Τμήματος Εμπορίας και Διαφήμισης του Τ.Ε.Ι. Κρήτης.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία θα γίνει λεπτομερής αναφορά στο θέμα της σημασίας της ελληνικής ακτοπλοΐας για τον τουρισμό, όπως άλλωστε ορίζεται από τον τίτλο («Η Ελληνική Ακτοπλοΐα και η Σημασία της για τον Τουρισμό»).

Αρχικά, λοιπόν, στο πρώτο κεφάλαιο, καταγράφονται εισαγωγικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοΐας. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα, στα χαρακτηριστικά της, το φαινόμενο Cabotage, τη σχέση της με την οικονομική κρίση, τους παράγοντες διαμόρφωσής της, το μεταφορικό ισοδύναμο και τα προβλήματά της. Στο τρίτο κεφάλαιο επισημαίνεται η σημασία της για την τουριστική ανάπτυξη, ο ανταγωνισμός, η σημασία της στην νησιωτική Ελλάδα, οι μέθοδοι μάρκετινγκ και στρατηγικές επιχειρήσεων, ο ρόλος του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο ελληνικός και θαλάσσιος τουρισμός και τέλος οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Στο επόμενο κεφάλαιο, το τέταρτο, περιγράφεται η μεθοδολογία της έρευνας που διεξήχθη, και ακολουθούν στο πέμπτο τα αποτελέσματα και στο έκτο τα συμπεράσματα και οι προτάσεις.

**Λέξεις Κλειδιά:** ακτοπλοΐα, τουρισμός, ανάπτυξη, Ελλάδα, νησιωτική

## **ABSTRACT**

In this dissertation I will refer the importance of the Greek coastal tourism, as it is defined by the title ("The Greek domestic market and the Importance of Tourism").

In the first chapter, I present the characteristics of coastal shipping. In the second chapter I refer to the operation of the Greek coastal shipping today, the characteristics of the phenomenon Cabotage, its relationship with the economic crisis, the formative factors of the transportation equivalent and its problems. In the third chapter I describe the importance of tourism development, the competition, the importance of the insular Greece, the marketing methods and business strategies, the role of the Ministry of Shipping, the Greek, sea tourism and finally the international regulations for safe navigation. The fourth chapter describes the methodology of the survey, and then the fifth chapter follows with the results of the survey and finally the sixth with the conclusions of my dissertation.

**Key Words**: coastal, tourism development, Greece, islands

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|  |    |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....  | 5  |
| ABSTRACT.....  | 6  |
| ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....  | 7  |
| ΛΙΣΤΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....  | 9  |
| ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ.....   | 10 |
| ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....   | 11 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....  | 12 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 12 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....  | 13 |
| Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ.....  | 13 |
| 2.1 Τα Χαρακτηριστικά του Κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας σήμερα.....  | 13 |
| 2.2 Φαινόμενο Cabotage και η Ελληνική Ακτοπλοΐα.....   | 14 |
| 2.3 Οικονομική Κρίση στην Ελλάδα και η Επιρροή της στην Ακτοπλοΐα της Χώρας.....   | 19 |
| 2.4 Παράγοντες που Διαμορφώνουν την Λειτουργία της Ακτοπλοΐας στη Χώρα.....  | 21 |
| 2.5 Το Μεταφορικό Ισοδύναμο (ΜΙ).....  | 22 |
| 2.5.1. Η περίπτωση της Νορβηγίας.....  | 23 |
| 2.5.2. Η περίπτωση της Κορσικής.....   | 24 |
| 2.5.3. Η περίπτωση της Σκωτίας.....  | 24 |
| 2.6. Προβλήματα που Εντοπίζονται στο Χώρο της Ακτοπλοΐας.....  | 25 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....  | 28 |
| Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ.....  | 28 |
| 3.1 Ο Ανταγωνισμός της Ακτοπλοΐας στο Εσωτερικό της Χώρας.....   | 28 |
| 3.2 Η Σημασία της Ακτοπλοΐας για τη Νησιωτική Ανάπτυξη της Χώρας.....  | 33 |
| 3.3 Εφαρμογή Μεθόδων Μάρκετινγκ και Στρατηγικών Επιχειρήσεων από Μέρους των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων με Σκοπό την Επίλυση Συγκεκριμένων Προβλημάτων..... | 34 |
| 3.4 Η Συμβολή του Υπουργείου Ναυτιλίας στην Οργάνωση και Ορθή Λειτουργία του Χώρου της Ακτοπλοΐας.....   | 37 |
| 3.5 Ο Ελληνικός Τουρισμός.....   | 38 |
| 3.6 Θαλάσσιος Τουρισμός.....   | 40 |
| 3.7 Διεθνείς Κανονισμοί Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας.....  | 43 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....  | 50 |
| ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....   | 50 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....  | 52 |
| ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....  | 52 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....  | 59 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....   | 59 |
| 6.1. Συζήτηση Αποτελεσμάτων Έρευνας.....   | 59 |
| 6.2. Προτάσεις Αντιμετώπισης Προβλημάτων για την Αξιοποίηση της Τουριστικής Ανάπτυξης της Χώρας.....   | 61 |
| 6.3. Επίλογος.....   | 63 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....  | 65 |
| Α. ΞΕΝΗ.....   | 65 |
| Β. ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....   | 66 |

|                      |    |
|----------------------|----|
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....     | 69 |
| ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ..... | 69 |



## ΛΙΣΤΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

|  |    |
|--|----|
| <u>Γράφημα 3.1: Σύγκριση περιοχών (Ελλάδα – Νότια Γαλλία – Ισπανία)</u> .....                            | 28 |
| <u>Γράφημα 3.2: Ανάλυση ανταγωνισμού Ελληνικής αγοράς</u> .....  | 29 |
| <u>Γράφημα 3.3: Ανάλυση ανταγωνισμού κύριων γραμμών</u> .....  | 31 |
| <u>Γράφημα 3.4: Ανάλυση ανταγωνισμού γραμμών που υπάγονται στο Υπουργείο Αιγαίου</u> .....               | 31 |
| <u>Γράφημα 3.5: Γραμμές δραστηριοποίησης ανά γραμμή που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές</u> ..... | 32 |
| <u>Γράφημα 3.6: Σύγκριση περιοχών (Ελλάδα – Νότια Γαλλία – Ισπανία)</u> .....                            | 32 |

## ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

|   |    |
|---|----|
| <u>Εικόνα 3.1: Ενδεικτικός χάρτης των κύριων και επιδοτούμενων γραμμών της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.</u> .... | 30 |
|---|----|

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω ειλικρινά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Κο Τριχά Νικόλαο, για την εμπιστοσύνη, τη καθοδήγηση του, την υποστήριξη και την πολύτιμη βοήθεια που μου παρείχε όλο αυτό το διάστημα της εκπόνησης της πτυχιακής μου εργασίας για να έρθει αισίως εις πέρας.

Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω και όλους τους καθηγητές μου του ΤΕΙ Κρήτης, Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας, του τμήματος Εμπορίας και Διαφήμισης για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν κατά τη διάρκεια της τετραετούς μου φοίτησης στο Τ.Ε.Ι. και για τις χρήσιμες υποδείξεις και συμβουλές τους.

Αφιερώνω, λοιπόν, την ερευνητική μου εργασία σε ανθρώπους που εργάζονται στην ελληνική ακτοπλοΐα και συμβάλλουν έμμεσα στην ελληνική οικονομία. Τέλος, οφείλω να ευχαριστήσω και την οικογένειά μου, χωρίς την οικονομική, ηθική και ψυχολογική βοήθεια της οποίας δεν θα ήταν εφικτή η φοίτηση και αποφοίτησή μου.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο ακτοπλοΐα εννοούμε την δια θαλάσσης μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της Ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, ή και μεταξύ των λιμένων των διαφόρων νησιών. Η ακτοπλοΐα αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/3-10-73. ΦΕΚ Α261 αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητων πλοίων.

Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών επέδρασαν δραστικά και στην ακτοπλοΐα, την οποία οδήγησαν σε μία μεγάλη, αλλά ασταθή ακόμη και σήμερα, αλλοπρόσαλλη ανάπτυξη. Ενίοτε ο επιβατηγός στόλος έπασχε από υπερπροσφορά χωρητικότητας και άλλοτε από έλλειψη. Πότε είχε άνετη εξυπηρέτηση ο επιβάτης, λόγω εξουθενωτικού ανταγωνισμού και υπερπροσφοράς στόλου και πότε αυτή παρουσίαζε ελλείψεις. Τις περισσότερες φορές όμως, παρέμβαινε το κράτος για να περιφρουρήσει «το συγκοινωνιακό αγαθό» με όχι σπάνια, αντίθετα αποτελέσματα. Όπως, όμως, και να είχαν τα πράγματα, η ανάπτυξη συνεχίστηκε, τα μεγέθη και οι τύποι των πλοίων μεταβλήθηκαν και εκσυγχρονίσθηκαν, οι επιχειρηματικές δομές άλλαξαν και η ακτοπλοΐα αναδείχθηκε σε μία διαρκή δυναμική επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ταυτόχρονα η ακτοπλοΐα παρουσίασε αδυναμία στην επιθυμητή εξυπηρέτηση όλων των νησιωτικών περιοχών. Έτσι μπορεί κανείς να διακρίνει νησιά με κανονικότητα και ικανοποιητική συχνότητα δρομολογίων και άλλα, ιδιαίτερα σε ορισμένες χρονικές περιόδους, να παραμένουν σχεδόν απομονωμένα λόγω σημαντικά μικρού αριθμού δρομολογίων με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται έντονα προβλήματα στις εν λόγω περιοχές, τόσο σε ότι αφορά την περιφερειακή ανάπτυξη όσο και αυτό της οικονομίας γενικότερα. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η προσφορά του συγκοινωνιακού αγαθού από την ακτοπλοΐα μας δεν είναι δυνατό να είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο παρά μόνο για τα μεγάλα νησιά, εκεί όπου υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση με σημαντική κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων (Σαμπράκος & Γκατζόλη, 1996:106).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

# Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ

### 2.1 Τα Χαρακτηριστικά του Κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας σήμερα

Η ακτοπλοϊκή αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα διαφοροποιημένο ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο για τους εξής λόγους:

α) Πληρεί τα δύο κύρια χαρακτηριστικά της ολιγοπωλιακής αγοράς, δηλαδή την ύπαρξη ενός μικρού αριθμού πωλητών οι οποίοι αλληλοεξαρτώνται ως προς την λήψη αποφάσεων και τα αγαθά μπορεί να είναι ομοιογενή ή διαφοροποιημένα. Έτσι στην ακτοπλοΐα παρατηρούμε την ύπαρξη μικρού αριθμού μεταφορέων, δηλαδή ακτοοπλών που συμμετέχουν στις διάφορες γραμμές, οι οποίοι έχουν αλληλεξάρτηση ως προς την λήψη των διαφόρων αποφάσεων και επιπλέον οι μεταφορικές υπηρεσίες τις οποίες προσφέρουν μπορούν να είναι είτε ομοιογενείς, είτε διαφοροποιημένες κυρίως από την άποψη της ποιότητας της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας.

β) Είναι εμφανή τα στοιχεία της «διαφοροποίησης προϊόντος» δηλαδή της ύπαρξης μιας προτίμησης είτε πραγματικής είτε απατηλής, στην σκέψη του καταναλωτή για ένα συγκεκριμένο προϊόν ενός ολιγοπωλητή. Στην ακτοπλοϊκή αγορά οι επιχειρήσεις προσπαθούν να αποφύγουν οποιοδήποτε ανταγωνισμό τιμών, ο οποίος τις περισσότερες φορές είναι καταστρεπτικός και επιλέγουν ως καλύτερο μέσο ανταγωνισμού την διαφοροποίηση των προσφερομένων μεταφορικών υπηρεσιών. Είναι ένας τρόπος αν διευρύνουν το μερίδιό τους στην αγορά με την προσέλκυση περισσότερων επιβατών τους οποίους προσπαθούν να επηρεάσουν:

- ❖ με τα προγράμματα διαφορετικών αφίξεων και αναχωρήσεων των πλοίων τους σε αντίθεση με το παρελθόν όπου οι ταυτόχρονες αναχωρήσεις ήταν καθεστώς.
- ❖ διαφημίζοντας την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, όπως η ταχύτητα, οι βελτιωμένοι εσωτερικοί χώροι των πλοίων τους, το άρτια εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό κλπ.

γ) Τέλος χαρακτηρίζεται από την έντονη κρατική παρέμβαση η οποία επιβάλλει ρυθμίσεις στο όλο σύστημα της αγοράς. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν στον καθορισμό των δρομολογίων, στον καθορισμό των ναύλων και στην παροχή της άδειας σκοπιμότητας (Σαμπράκος & Γκατζόλη, 1996:109).

Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, η προσφορά του συγκοινωνιακού αγαθού από την ακτοπλοΐα είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα μόνο στα μεγάλα νησιά, εκεί δηλαδή όπου υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση. Αυτό σημαίνει ότι η σημερινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από επιπλέον τρία δεδομένα, τα όποια είναι:

- Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι γραμμική.
- Η αποκλειστική σχεδόν χρήση του Πειραιά και,
- Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται βασισμένα σε ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια.

Η παραπάνω κατάσταση είναι επόμενο να δημιουργεί ουσιαστικά και σημαντικά προβλήματα (Σαμπράκος, 2005:125)

## **2.2 Φαινόμενο Cabotage και η Ελληνική Ακτοπλοΐα**

Όπως και στους άλλους τομείς της οικονομίας, έτσι και στην ακτοπλοΐα η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποσκοπεί στην ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς στις θαλάσσιες μεταφορές, στην ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, το οποίο είναι γνωστό με το διεθνή όρο «cabotage».

Το προνόμιο αυτό συνίσταται στην παροχή του δικαιώματος της μεταφοράς φορτίων και επιβατών μεταξύ των λιμανιών του ίδιου κράτους στα εθνικά πλοία του κράτους αυτού. Πιο συγκεκριμένα, το Cabotage είναι μια νομοθετική ρύθμιση που απαγορεύει σε σκάφη με ξένη σημαία να εκτελούν δρομολόγια σε ελληνικά λιμάνια και συγκεκριμένα από ένα ελληνικό λιμάνι σε άλλο.

Σύμφωνα με τον νόμο 2932/2001 για την άρση του cabotage υπάρχει “Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Πιο συγκεκριμένα στο πρώτο άρθρο του νόμου 2932/2001 «Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών» αναφέρονται τα εξής:

1) Από την 1η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που:

- ❖ Παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους-Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) εκτός από την Ελβετία και
- ❖ Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από τα πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση. «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», την οποία κύρωσε ο Ν. 1373/1983 (ΦΕΚ 92 Α), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο Κράτος-Μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ.» εκτός από την Ελβετία και φέρουν τη σημαία του,

2) Ως πλοιοκτήτης στον παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών - Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)» (L364/7-10/12- 12-92,

3) Κατ' εξαίρεση, αν τα πλοία που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν επαρκούν, επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτόν.

Ο νέος νόμος ο οποίος άρχισε να ισχύει από τον Νοέμβριο του 2002 και αποτελεί σημαντική πρόοδο προς την κατεύθυνση της απελευθεροποίησης του καθεστώτος της ελληνικής ακτοπλοΐας με 4 κύριες παραμέτρους:

- την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας για την ανάθεση των ακτοπλοϊκών γραμμών
- την εγκατάλειψη της πρακτικής ανάθεσης βιώσιμων και άγονων γραμμών ως πακέτο
- την πρόσκληση για υποβολή δηλώσεων ελεύθερης δρομολόγησης για το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών, και

- τη δημοπράτηση των γραμμών για τις οποίες δεν έχει εκδηλωθεί επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Όμως, το πρόβλημα που παρουσιάστηκε με την εφαρμογή του Ν. 2932/01 ήταν η διατήρηση, στο μέγιστο επιτρεπόμενο βαθμό (από τον κανονισμό 3577/92), της κρατικής παρέμβασης στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τη μεγαλύτερη δυνατή χρήση των διατάξεων του κανονισμού που επιτρέπουν τέτοιες παρεμβάσεις. Η εφαρμογή του νόμου 2932/01 τουλάχιστον μέχρι το 2005 είχε περισσότερο έντονα στοιχεία παρεμβατισμού παρά στοιχεία ελεύθερου ανταγωνισμού με πρόφαση την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Παρά τον διαχωρισμό των τακτικών γραμμών στις οποίες εφαρμόζεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών, με τις δρομολογήσεις που απαιτούν “σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας”, διατηρείται η δυνατότητα του ΥΕΝ να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: α) την τακτικότητα των δρομολογίων και τη δρομολόγηση του πλοίου για τουλάχιστον 10 μήνες ανεξαρτήτως της εποχικότητας στη ζήτηση, β) την εσωτερική διαμόρφωση του πλοίου με την καθιέρωση ελάχιστου εμβαδού για τις καμπίνες και την οικονομική θέση, τον καθορισμό των προδιαγραφών για τον εσωτερικό εξοπλισμό και την επιβολή κανόνων για τις διαστάσεις των διάφορων χώρων (σαλόνια, τραπεζαρίες κτλ.), γ) τον καθορισμό προϊόντων που πρέπει οπωσδήποτε να πωλούνται στο πλοίο και την επιβολή διατίμησης σε μερικά από αυτά, δ) τους ναύλους της οικονομικής θέσης και αυτοκινήτων, ε) τη στελέχωση των πλοίων με προσδιορισμό του αριθμού των ναυτικών και την απαίτηση από τους εργαζόμενους πιστοποιητικού ελληνομάθειας και στ) την καταβολή ενός πλήθους εγγυητικών επιστολών και παραβόλων και την ασφάλιση των πλοίων για αστική ευθύνη.

Εξαιτίας των παραπάνω, η Ευρωπαϊκή επιτροπή στις 5 Φεβρουάριου του 2004 αποφάσισε να στείλει επιστολή στην Ελλάδα, η οποία δεν εφάρμοσε ορθά την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Παρά την πρώτη προειδοποίηση δεν έγινε κάποια προσπάθεια από την ελληνική πλευρά να εναρμονίσει την νομοθεσία της (2932/01) με τις ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις με συνέπεια στις 19 Απριλίου 2005 η Ευρωπαϊκή επιτροπή απέστειλε ξανά νέα προειδοποιητική επιστολή. Με την επιστολή αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση επαναλάμβανε νέες παλιότερες θέσεις της, που αφορούν την κατάργηση των διατάξεων της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για το πλαφόν στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης και των δηλώσεων δρομολόγησης των πλοίων



των ακτοπλοϊκών εταιρειών, για τα οποία προβλέπεται ότι θα εξυπηρετούν τα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Επιπρόσθετα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ερμηνεία που αποδίδεται από τις Ελληνικές Αρχές σε ότι αφορά στο περιεχόμενο της έννοιας Στελέχωσης του Άρθρου 3, §2 του Κανονισμού και πιο συγκεκριμένα, ως προς τον αριθμό των μελών του πληρώματος είναι περιοριστική και προκαλεί εμπόδια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σχετικά με τον τρόπο που προτίθενται αυτές να προσφέρουν υπηρεσίες στους επιβάτες. Επιπλέον, αμφισβητείται ο βαθμός συμβατότητας του Κοινοτικού Δικαίου με το Προεδρικό Διάταγμα 101/95, με το οποίο ρυθμίζονται θέματα ενδιαίτησης π.χ. διαστάσεις χώρων και εσωτερικού εξοπλισμού στα πλοία, ποσοστό επιβατών οικονομικής θέσης, πωλούμενα είδη στα κυλικεία και διατίμηση αυτών. Τέλος σε αυτή την επιστολή δεν τίθεται θέμα ορίου ηλικίας των πλοίων και αμφισβήτησης της απαίτησης της ελληνομάθειας για ξένους ναυτικούς.

Το Δεκέμβριο 2005 η Επιτροπή αποφάσισε να απειλήσει την Ελλάδα με νομικές κυρώσεις διατυπώνοντας ότι το ελληνικό κράτος συμπεριέλαβε το σύνολο του δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να καταδείξει την πραγματική αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας ανά γραμμή. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης ότι οι ελληνικές κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά τα πληρώματα και την εσωτερική οργάνωση των πλοίων παρέμβαλαν δυσανάλογα εμπόδια στην ελευθερία που έπρεπε να έχουν οι επιχειρήσεις να επιλέγουν τον τρόπο με τον οποίο έπρεπε να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στους χρήστες.

Επίσης, η συνέχιση μέχρι το 2006 του καθεστώτος προσδιορισμού των ναύλων της οικονομικής θέσης και των οχημάτων συνέβαλε στην αδυναμία ανάπτυξης ανταγωνιστικών συνθηκών μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών ακόμα και στις “ελεύθερες γραμμές” και μαζί με τους άλλους περιορισμούς που αναφέρθηκαν παραπάνω, στην ελαχιστοποίηση των επενδύσεων σε νέα πλοία και στην αδυναμία προσέλκυσης νέων εταιρειών, είτε ελληνικών είτε κοινοτικών, στον κλάδο.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι ο νέος νόμος θέσπιζε επίσης τη σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας στα 30 έτη από τα 35 έτη που ίσχυε μέχρι το 2002. Το όριο των 30 ετών ίσχυσε τελικά μέχρι το 2006 και αντικαταστάθηκε από τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονται στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996).

Ειδικότερα, επιτρέπεται σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες επιθυμούν, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν πλοία που έχουν συμπληρώσει το 30ο έτος της ηλικίας τους, αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως:

- ο τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για την συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης
- ο διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες και
- ο εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου.

Από τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή του νόμου 2932/01 προς τον ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/92 στο κομμάτι της απελευθέρωσης των ναύλων. Συγκεκριμένα, απελευθερώθηκαν οι ναύλοι των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται τουλάχιστον 3 εταιρείες στην γραμμή (Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, 2015).

Τον Μάιο του 2006, πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για τα δρομολόγια στα οποία 1) το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο, τουλάχιστον, ανεξάρτητες εταιρείες, ή 2) το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία (άρθρο 81, Συνθήκη ΚΕ) (Νομοθεσία ΕΕ, 2005)

Επιπλέον, σε περίπτωση που κάποιο δρομολόγιο είναι μικτό (περιλαμβάνει τμήμα που πληρεί τα άνω κριτήρια καθώς και λιμάνια χαμηλής επιβατικής κίνησης), η τιμή οικονομικής κίνησης στο ρυθμιζόμενο κομμάτι του δρομολογίου, ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού (η οποία καθορίζεται από την κάθε εταιρεία).

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα περισσότερα λιμάνια να είναι πλέον απελευθερωμένα, ενώ το κράτος παρεμβαίνει σε ορισμένα, κυρίως άγονα δρομολόγια (άρθρο 82, Συνθήκη ΚΕ) (Νομοθεσία ΕΕ, 2005 ).

## 2.3 Οικονομική Κρίση στην Ελλάδα και η Επιρροή της στην Ακτοπλοΐα της Χώρας

Η αβεβαιότητα για την κατάσταση της ακτοπλοΐας των προηγούμενων χρόνων όχι μόνο δεν έχει διαψευστεί αλλά αντιθέτως έχει αμβλυνθεί σε βαθμό που να χρήζει περεταίρω διερεύνησης. Η επιδείνωση του κλίματος αβεβαιότητας οφείλεται σε μία σειρά εξωγενών παραγόντων που επικρατούν τόσο σε εθνικό, αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Σε εθνικό επίπεδο η οικονομική κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας συνεχίζει να δημιουργεί σειρά προβλημάτων στους ακτοπλόους τα οποία οφείλονται μεταξύ άλλων:

- (α) Στη μείωση της ζήτησης που είναι αποτέλεσμα της περιοριστικής εισοδηματικής πολιτικής που έχει επιφέρει σημαντική μείωση των εισοδημάτων των νοικοκυριών. Η περιοριστική εισοδηματική πολιτική της κυβέρνησης, λόγω της υφιστάμενης οικονομικής κατάστασης, οδηγεί σε συστηματική μείωση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των εσόδων για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ακόμα και στις γραμμές «φιλέτα», λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού. Αποτέλεσμα δε της κατάστασης αυτής, είναι οι εταιρείες να προχωρούν σε μειώσεις προσωπικού.
- (β) στην έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτοπλοΐας που έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρίες και ειδικά τις εταιρίες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών,
- (γ) στις κοινωνικές αναταραχές που έχουν αρνητικές συνέπειες και οι οποίες περιόρισαν τις φαινομενικά θετικές εξελίξεις που αναμένονταν για το φετινό καλοκαίρι από τον τουρισμό καθώς και
- (δ) στον πιστωτικό κίνδυνο που προέρχεται από τις απαιτήσεις προς τους πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών, αρκετοί από τους οποίους αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες λόγω των οικονομικών συνθηκών.

Είναι ίσως η πρώτη φορά στη μακρόχρονη ιστορία της που η ακτοπλοΐα, παρασυρμένη στη δίνη της οικονομικής κρίσης, βρίσκεται αντιμέτωπη με φουρτούνες που απειλούν ακόμη και την επιβίωσή της. Γεγονός αποτελεί ότι ο κλάδος είναι βουτηγμένος στα χρέη: μονάχα για το 2012 οι ζημιές των τεσσάρων εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιριών (Attica, ANEK, Minoan, NEA) εκτιμώνται στα 220 εκατ. ευρώ, όταν την ίδια στιγμή οι υποχρεώσεις τους υπερβαίνουν τα 1,35 δισ. ευρώ.

Επιπλέον, οι παγκόσμιες οικονομικές κυρίως εξελίξεις επιδρούν και αυτές σε σημαντικό βαθμό στη λειτουργία του κλάδου. Μεταξύ αυτών, ίσως και η κυριότερη, είναι η τιμή του πετρελαίου που κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα συμμετέχοντας σε ποσοστά άνω του 45% στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων.

Βέβαια, ο συναλλαγματικός κίνδυνος έχει σε κάποιο βαθμό περιοριστεί τα τελευταία χρόνια λόγω του ενισχυμένου ευρώ σε σχέση με το δολάριο, όμως ο κίνδυνος από τις συνεχείς απότομες μεταβολές των συναλλαγματικών ισοτιμιών εξακολουθεί να υφίσταται και να απειλεί τις οικονομικές τους καταστάσεις.

Οι ίδιες οι εταιρίες από τη μεριά τους προσπαθούν να προσανατολιστούν παλεύοντας μέσα σε αυτό το κλίμα της έντονης αβεβαιότητας. Οι δύσκολες οικονομικές συνθήκες έχουν προσανατολίσει τις εταιρίες στην πλειοψηφία τους στο να ακολουθούν αμυντικές πολιτικές με σκοπό την ενίσχυση της ρευστότητάς τους σε ό,τι αφορά την επέκταση σε νέες γραμμές και ανανέωση στόλων. Από την άλλη όμως στις γραμμές «φιλέτα» έχουν επιδοθεί σε επιθετικές τιμολογιακές πολιτικές οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων τους ανά Μονάδα Μεταφορικού Έργου (ΜΜΕ) που δικαιολογούν σε μεγάλο βαθμό τα απογοητευτικά αποτελέσματα EBITDA. Ως ΜΜΕ ορίζεται το άθροισμα του απόλυτου αριθμού των επιβατών, φορτηγών και αυτοκινήτων που μεταφέρονται.

Το οικονομικό περιβάλλον δημιουργεί, εκτός των άλλων, και ασφυκτικά προβλήματα ρευστότητας που επηρεάζουν άμεσα και τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Δεκάδες νησιά του Αιγαίου παραμένουν «ακάλυπτα» ή διαθέτουν υποτυπώδη ακτοπλοϊκή σύνδεση. Έντονα είναι όμως και τα παράπονα των επιβατών, που χαρακτηρίζουν «τσουχτερά» τα εισιτήρια. Η κατάσταση μοιάζει με «φαύλο κύκλο», από τον οποίο δεν υπάρχει διέξοδος.

Η κυβέρνηση, από την πλευρά της, στην καλύτερη περίπτωση ως απαθής θεατής παρακολουθεί τα τεκταινόμενα, και στη χειρότερη λαμβάνει μέτρα-ασπιρίνες. Όπως τα μέτρα που ελήφθησαν για τη μείωση των πληρωμάτων των πλοίων τη χειμερινή περίοδο. Είναι μέτρα τα οποία δεν αποτελούν ούτε καν τονωτικές ενέσεις ανάκαμψης του κλάδου και εκτινάσσουν την ανεργία των ναυτεργατών, δημιουργώντας ένα εκρηκτικό περιβάλλον. Και αυτό, όταν για την ακτοπλοΐα, η οποία θα έπρεπε να διοχετεύει το αναγκαίο οξυγόνο στα νησιά και να λειτουργεί ως εφαλτήριο για την τουριστική ανάπτυξη, έχει φθάσει ήδη η ώρα μηδέν (Ελευθεροτυπία, 2014 ).

## **2.4 Παράγοντες που Διαμορφώνουν την Λειτουργία της Ακτοπλοΐας στη Χώρα**

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Η Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζοντας το ρόλο αυτό, έχει συμβάλλει στα πλαίσια των εκάστοτε διαμορφούμενων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και στην απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της διεθνώς.

Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Αναπόφευκτη συνέπεια της δραστηριοποίησης του μεγαλύτερου μέρους ελληνικού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο επηρεασμός του από πλήθος παραγόντων, αναλόγως με τις επικρατούσες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε διάφορες περιοχές του κόσμου.

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, με την αγορά της ΕΕ να καλύπτει το 1/2 του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαχειρίζονται το 7% του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου πλοίων άνω των 1.000 τόνων (άνω του 10% για το σύνολο του επιβατηγού στόλου). Εντός της Ευρώπης, η Ελλάδα και η Ιταλία είναι οι ευρωπαϊκές χώρες με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών (περίπου 45 εκατ. Επιβάτες ετησίως η καθεμία ) και αθροιστικά καλύπτουν το 1/2 της συνολικής διακίνησης επιβατών στην Ευρώπη. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο Πειραιάς είναι το δεύτερο σημαντικότερο, σε όρους επιβατικής κίνησης, λιμάνι στην Ευρώπη (μερίδιο 3%). Όσο αφορά τη μεταφορά φορτιών, σχεδόν το 5% των αγαθών διακινούνται μέσω ευρωπαϊκών

ακτοπλοϊκών γραμμών (ναυτιλία μικρών αποστάσεων) διέρχεται από ελληνικά λιμάνια – και το 18% των μεταφορών αυτών γίνεται μέσω οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro).

Εντός της Ελλάδας, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών αποτελούν το 13% της συνολικής διακίνησης επιβατών με όλα τα μέσα υπερσαστικών συγκοινωνιών. Επίσης το ¼ των μεταφορών φορτίων στον ελλαδικό χώρο πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων οδών – ποσοστό πολύ μεγαλύτερο από την Ευρώπη (10%), λόγω της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας της χώρα μας.

Με γνώμονα τη ζωτική σημασία του κλάδου, η ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις. Πιο συγκεκριμένα, η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τις παρακάτω ιδιομορφίες :

- Έντονη εποχικότητα
- Υψηλό σταθερό σε σχέση με το μεταβλητό κόστος λειτουργίας και
- Παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησης τους.

Επίσης, η προσφορά και ο ανταγωνισμός στον κλάδο λειτουργούν υπό την πίεση των εν μέρει αναπόφευκτών στρεβλώσεων μιας μερικώς απελευθερωμένης αγοράς (Angelopoulos et al, 2013).

## **2.5 Το Μεταφορικό Ισοδύναμο (MI)**

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο στηρίζεται στην αρχή ότι: οι επιβάτες των ακτοπλοϊκών μεταφορών από και προς τα νησιά θα πρέπει να πληρώνουν κόμιστρα ίσης χρηματικής αξίας με αυτά τα οποία χρεώνονται για τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς (οδικές/ σιδηροδρομικές μεταφορές) για τη μετακίνησή τους σε ανάλογες αποστάσεις. Κατά συνέπεια, το μεταφορικό ισοδύναμο έχει ως στόχο την εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του ατόμου που χρησιμοποιεί τις θαλάσσιες μεταφορές με αυτή των χερσαίων μεταφορών για να έχει πρόσβαση σε ανάλογη προσφερόμενη υπηρεσία ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται. Σχετικά με τη συχνότητα, το κόστος, το χρόνο μετακίνησης, την απόσταση

που θα διανύσει, όπως επίσης και την παρεχόμενη ποιότητα, θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ισοδύναμα.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο αναπτύχθηκε από τον Pedersen (1974) και εφαρμόστηκε πρώτη φορά στο τιμολογιακό σύστημα της Νορβηγίας. Η αρχή του δεν φαίνεται να έχει ιδιαίτερες εφαρμογές στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς. Τα κράτη μέλη της ΕΕ το έχουν εφαρμόσει σε περιορισμένη κλίμακα και δεν φαίνεται να έχουν κάποιο ορισμένο τρόπο καθορισμού των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Παρακάτω θα παρουσιάσουμε περιπτώσεις χωρών της ΕΕ όπου το Μεταφορικό Ισοδύναμο εφαρμόζεται ή εφαρμόστηκε στο παρελθόν. Επίσης, θα γίνει μία μικρή σύγκριση με τα δεδομένα που ισχύουν στον ελληνικό χώρο. Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι λόγω της ιδιαιτερότητας του προβλήματος που αντιμετώπιζε η κάθε χώρα, οι εφαρμογές της αρχής διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους (Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, Γραφείο Αντιπεριφερειάρχη, 2013.).

### ***2.5.1. Η περίπτωση της Νορβηγίας***

Στην περίπτωση της Νορβηγίας, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας αποτελούνται κυρίως από κατά πολύ μικρότερα μήκη σε σχέση με τα αντίστοιχα των στην Ελλάδα γενικότερα αλλά και σε σχέση με τις περισσότερες των συνδέσεων στο Αιγαίο. Κατά συνέπεια ήταν εφικτή η ενσωμάτωση στο Μεταφορικό Ισοδύναμο. Επίσης, σημαντική διαφορά σε σχέση με τα ελληνικά δεδομένα είναι ότι οι περισσότερες ακτοπλοϊκές συνδέσεις αφορούν κοντινές αποστάσεις και λιγότερο συχνά περιλαμβάνουν διασύνδεση νησιών μεταξύ τους. Επιπρόσθετα, τα νησιά της Νορβηγίας δεν είναι τουριστικοί προορισμοί, άρα οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα έντονης εποχικότητας της ζήτησης αφού χρησιμοποιούνται κυρίως από τους κατοίκους των περιοχών.

Έχοντας υπ' όψην τα παραπάνω, θα λέγαμε ότι το σύστημα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Νορβηγίας δεν μπορεί να είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο ελληνικό και ειδικότερα με αυτό του Αιγαίου. Αντίθετα μπορεί να γίνει εκτίμηση και αξιοποίηση του γενικότερου τρόπου εφαρμογής του μεταφορικού ισοδυνάμου, όπως και του τρόπου υπολογισμού των ναύλων (Μαύρου, 2012 ).

### **2.5.2. Η περίπτωση της Κορσικής**

Στην περίπτωση της Κορσικής, η εφαρμογή του ΜΙ παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες που δεν μπορούν να το καταστήσουν παράδειγμα για την ελληνική περίπτωση. Η εφαρμογή, εδώ, βασίστηκε στην προσέγγιση της τιμής του ΜΙ μέσω των σιδηροδρομικών κομίστρων, αφού στην πραγματικότητα καταστρώθηκε ένα Σιδηροδρομικό και όχι ένα Οδικό Μεταφορικό Ισοδύναμο. Η διαφορά όμως είναι στο ότι στις περιπτώσεις αυτές το θαλάσσιο τμήμα έχει πολύ μικρότερο αναλογικά μέγεθος του συνολικού ταξιδιού. Οι επιβάτες των πλοίων προς Κορσική θα περνούσαν αρκετό χρόνο σε αυτά, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η ύπαρξη άλλου τύπου πλοίων, για τα οποία δεν υπήρξε πρόβλεψη και σχεδιασμός.

Αυτός ο μη ορθολογικός τρόπος σχεδιασμού και εφαρμογής της πολιτικής του ΜΙ έκανε το σύστημα μη- λειτουργικό με αποτέλεσμα τη σταδιακή αποτυχία και εγκατάλειψη του. Οπότε, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η περίπτωση της Κορσικής είναι πιθανό παράδειγμα προς αποφυγήν παρά βέλτιστης πρακτικής όσον αφορά στο σχεδιασμό και στην εφαρμογή του (Μαύρου, 2012 ).

### **2.5.3. Η περίπτωση της Σκωτίας**

Αποτελεί το πιο πρόσφατο παράδειγμα εφαρμογής του ΜΙ. Παρόλα αυτά είναι διαθέσιμες αρκετές πληροφορίες και αναλύσεις πάνω σε αυτό το θέμα. Στην περίπτωση της Σκωτίας παρατηρούμε ότι από γεωγραφικής άποψης έχουμε περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά. Η παρατήρηση της εφαρμογής της μεθόδου ΜΙ, η σταδιακή εφαρμογή της στη βάση της προσεκτικής εξέτασης και ανάλυσης των επιμέρους απαιτήσεων και των αναγκών των νησιών ως προς τις συνδέσεις τους εξάγει χρήσιμα συμπεράσματα για τη δυνατότητα και οικονομική βιωσιμότητα της επέκτασης της σε ακτοπλοϊκές συνδέσεις άλλων νησιών.

Καλό θα ήταν να αναφέρουμε ότι αποφεύγεται η οριζόντια εφαρμογή του συστήματος, η οποία μπορεί μεν να ικανοποιήσει το σύνολο των απαιτήσεων των νησιωτικών κοινοτήτων και να αποτελεί μια πολύ πιο εύκολη και απλή οδό αλλά μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη μελλοντική βιωσιμότητα του συστήματος συνολικά. Αυτό το γεγονός θα ήταν η καλύτερη εφικτή λύση για την ελληνική περίπτωση, καθώς οι υπάρχουσες



διαφορετικές γραμμές παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές μεταξύ τους ως προς την οικονομική τους βιωσιμότητα, το τωρινό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, και των παρεμβάσεων που απαιτούνται να γίνουν προκειμένου να λυθούν επιμέρους προβλήματα. Η εφαρμογή του MI ενσωματώνεται πλήρως στα πλαίσια του κεντρικού σχεδιασμού των ακτοπλοϊκών μεταφορών και ακολουθεί συγκεκριμένη μεθοδολογία καθορισμού των διαδρομών και του επιπέδου εξυπηρέτησης. Η περίπτωση της Σκωτίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως η πιο χρήσιμη από τις περιπτώσεις στις οποίες αναφερόμαστε για πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων κυριαρχεί το γεγονός του προσεκτικού και ρεαλιστικού σχεδιασμού εφόσον αυτός πραγματοποιείται σταδιακά και με παρακολούθηση των επιπτώσεων που προκύπτουν.

Όμως, πέρα από τα κοινά στοιχεία, υπάρχουν σημαντικές διαφορές σε σχέση με την Ελλάδα. Μία πολύ σημαντική διαφορά είναι οι μεγαλύτερες μεταπτώσεις στη ζήτηση μεταξύ περιόδων αιχμής και εκτός αιχμής που παρατηρούνται στο σύνολο του νησιωτικού χώρου της Ελλάδας και ιδιαίτερα στους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, σε σχέση με αυτές που καταγράφονται στα νησιά της Σκωτίας. Αυτό συνεπάγεται την άσκηση μεγαλύτερων πιέσεων στον τομέα προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τη προσφορά σε συνάρτηση της ζήτησης. Η δε έντονη εποχικότητα της ζήτησης δημιουργεί επιπλέον δυσκολίες στην παροχή σταθερών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια όλου του έτους.

Επιπλέον, ο κύριος πάροχος ακτοπλοϊκού έργου, η Caledonian MacBrayne, είναι από το 2006 κρατική, πράγμα που διευκόλυνε στο μέγιστο βαθμό την απόλυτη αποδοχή και ομοφωνία για την εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής. Αντίθετα, στην Ελλάδα, δραστηριοποιούνται ιδιωτικές εταιρείες που είναι ανταγωνιστικές μεταξύ τους, κάτι που θα δυσχέραινε την επίλυση του προβλήματος καθώς θα πρέπει να συμπεριληφθούν όλες και ισότιμα στην περίπτωση επιδότησης των ναύλων (Μαύρου, 2012 ).

## **2.6 Προβλήματα που Εντοπίζονται στο Χώρο της Ακτοπλοΐας**

Η σημερινή κατάσταση στην ακτοπλοΐα χαρακτηρίζεται από δύο μεγάλες κατηγορίες προβλημάτων και αφορούν:

(α) Στα προβλήματα που σχετίζονται με την προσφορά υπηρεσιών από τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Τα προβλήματα αυτά που προκύπτουν από την λειτουργία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, εντοπίζονται κυρίως σε προβλήματα στόλου με ιδιαίτερη έμφαση στα προβλήματα ποιότητας παροχής υπηρεσιών και μειωμένης προσφοράς κατά την χειμερινή περίοδο.

Λέγοντας προβλήματα στόλου εννοούμε τον γερασμένο στόλο της ακτοπλοΐας που κατ' επέκταση στερείται και τεχνολογικών εξελίξεων. Τα περισσότερα είναι συμβατικά πλοία μικρών ταχυτήτων. Οι πλοιοκτήτες δικαιολογούνται ότι δεν μπορούν να τα αντικαταστήσουν, λόγω των χαμηλών ναύλων που καθορίζει το κράτος, μιας και το κόστος κτήσεως πλοίων νέας γενιάς είναι πολύ υψηλό. Αποτέλεσμα αυτών όλων είναι ότι η προσφερόμενη γενικότερα ποιότητα υπηρεσίας, είναι σε χαμηλά επίπεδα. Παράλληλα η εμφάνιση καθυστερήσεων των δρομολογίων και η ασυνέπεια στην εκτέλεσή τους δεν είναι κάτι το σπάνιο.

Επιπλέον η ύπαρξη δύο ουσιαστικά περιόδων (μιας θερινής και μιας χειμερινής) με κύριο χαρακτηριστικό την κατά πολύ μειωμένη ζήτηση για τη χειμερινή περίοδο (η επιβατική κίνηση μειώνεται κάτω από το 1/10 της κίνησης του καλοκαιριού) έχει ως επακόλουθο τη μείωση της προσφοράς κατά την περίοδο αυτή. Όμως, αυτό έχει ένα επιπλέον πρόβλημα που αφορά τη διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων και τον εφοδιασμό με εμπορεύματα των νησιών. Είναι γεγονός ότι η μείωση της ζήτησης, κατά τη χειμερινή περίοδο, για μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων δεν είναι τόσο σημαντική όσο των επιβατών.

(β) Στα προβλήματα που σχετίζονται με την λειτουργία του κράτους και τις παρεμβάσεις του. Τα προβλήματα αυτά κυρίως εντοπίζονται σε προβλήματα λιμενικής υποδομής, προβλήματα στην δομή του δικτύου και σε προβλήματα του θεσμικού πλαισίου.

Από την άποψη της λιμενικής υποδομής το πρόβλημα εστιάζεται στην ανεπάρκειά της να εξυπηρετήσει την αυξανόμενη κίνηση κατά την περίοδο της αιχμής καθώς και την αδυναμία των λιμένων μερικών νησιών να ελλιμενήσουν όλους τους τύπους πλοίων. Επίσης σημαντικό είναι το πρόβλημα της εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο στο λιμάνι όσο και στην πρόσβαση σ' αυτό με την υπάρχουσα οδική υποδομή (σταθμοί υποδοχής και επιβιβάσεων, διέλευση αυτοκινήτων μέσω των πόλεων κλπ).

Όσον αφορά την δομή του δικτύου, προβλήματα δημιουργούνται από την ακτινωτή διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου με κέντρο τον Πειραιά και από την ανυπαρξία

επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων νησιωτικών συμπλεγμάτων. Έτσι η αποκλειστική χρήση του Πειραιά γεννά κατά τις περιόδους αιχμής κυκλοφοριακά προβλήματα με καθυστερήσεις και γενικότερα χαμηλής ποιότητας προσφερόμενη υπηρεσία. Ομοίως η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων προκαλεί σοβαρές καθυστερήσεις, ιδίως στους κατοίκους των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών, ο δε Πειραιάς καθίσταται κέντρο μετεπιβιβάσεων επιβατών και εμπορευμάτων. Τέλος, τα μικρότερα νησιά από την ελλειπή εξυπηρέτηση οδηγούνται στον οικονομικό μαρασμό και την πληθυσμιακή αποδυνάμωση με σοβαρότατες επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη και τους εθνικούς στρατηγικούς στόχους.

Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο σίγουρα η «άδεια σκοπιμότητας» είναι μια διαδικασία χρονοβόρα, που δημιουργεί προβλήματα στο να προστεθεί κάποιο νέο πλοίο σε γραμμή που πραγματικά το έχει ανάγκη. Η άδεια σκοπιμότητας είναι απαραίτητη προκειμένου μία επιχείρηση να έχει την δυνατότητα να παρέχει τις υπηρεσίες της στην ακτοπλοΐα. Με τον τρόπο αυτό είναι λίγες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις συγκεκριμένες γραμμές, επακόλουθο του οποίου είναι η δημιουργία τοπικών μονοπωλίων ή και ολιγοπωλίων (Χλωμούδης και συν, 2007).

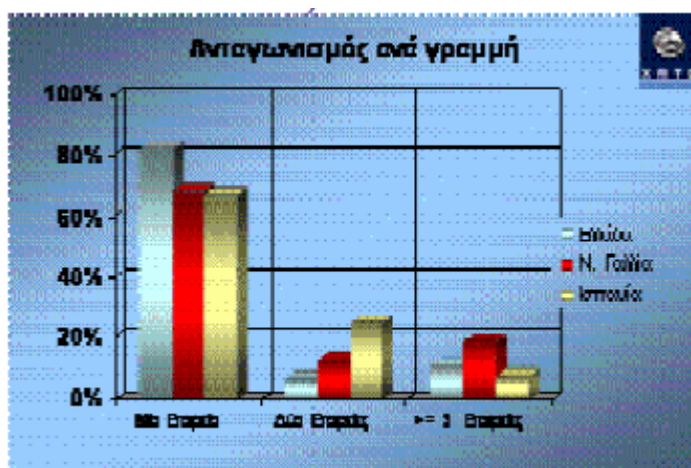
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ

#### 3.1 Ο Ανταγωνισμός της Ακτοπλοΐας στο Εσωτερικό της Χώρας

Η ελληνική αγορά παρουσιάζεται κατά βάση ως μονοπωλιακή και μάλιστα σε πολύ υψηλότερο βαθμό από ότι οι αντίστοιχες αγορές της Νότιας Γαλλίας και της Ισπανίας.

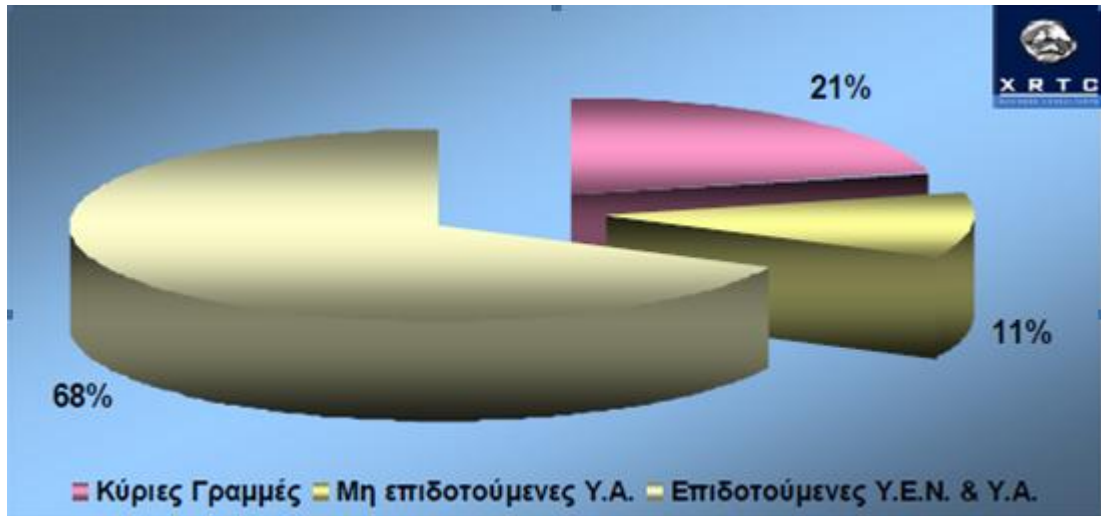
Γράφημα 3.1: Σύγκριση περιοχών (Ελλάδα – Νότια Γαλλία – Ισπανία)



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.

Στην πράξη όμως, η εικόνα είναι διαφορετική. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι 57 γραμμές (68%) είναι επιδοτούμενες το οποίο σημαίνει ότι από τη φύση τους είναι μονοπωλιακές όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 3.2.

Γράφημα 3.2: Ανάλυση ανταγωνισμού Ελληνικής αγοράς



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι γραμμές επιδοτούνται τόσο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) όσο και από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Α.). Επίσης εννέα γραμμές (10,71%) που ελέγχονται από το Υ.Α. δεν είναι επιδοτούμενες και υπάγονται στο νόμο 2932/2001. Σε αυτές τις γραμμές ισχύουν οι συνθήκες του ανταγωνισμού όπως και στις 18 κύριες γραμμές (21,43%) οι οποίες αφορούν και τον κύριο όγκο της ετήσιας κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών. Ο όρος κύριες γραμμές είναι ενδεικτικός και αφορά κυρίως το μέγεθος των εν λόγω γραμμών. Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το πότε μια κύρια γραμμή θα πάψει να είναι κύρια στο μέλλον η πότε μια δευτερεύουσα γραμμή θα γίνει κύρια (Ξηραδάκης και συν., 2007).

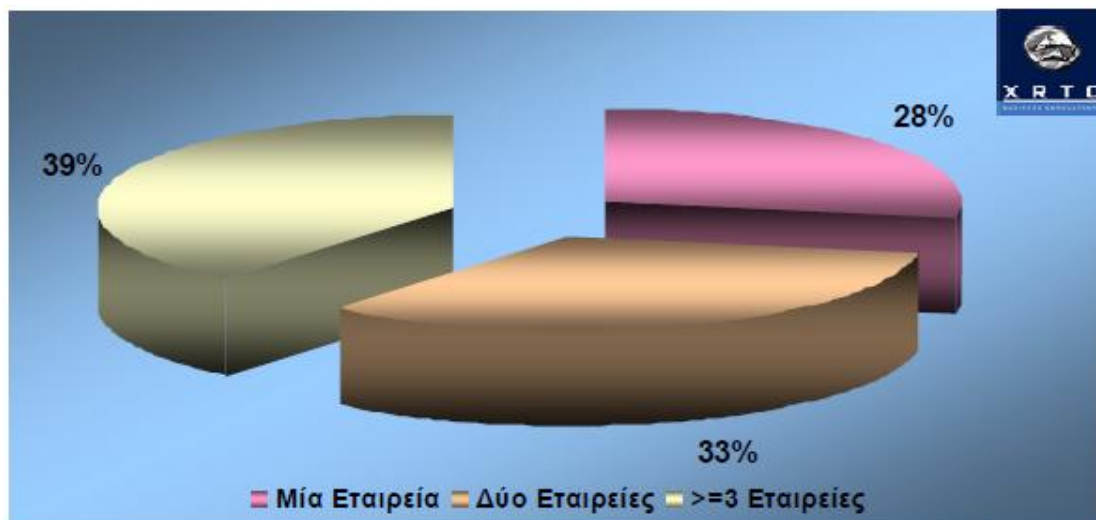
**Εικόνα 3.1: Ενδεικτικός χάρτης των κύριων και επιδοτούμενων γραμμών της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.**



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007).

Η ανάλυση των 18 κύριων γραμμών δείχνει ότι σε 13 από αυτές (72%) πληρούνται οι συνθήκες ανταγωνισμού που θέτει το νομοθετικό πλαίσιο 2932/2001 καθώς δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο εταιρείες ανά γραμμή. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι γραμμές αυτές καλύπτουν τα γεωγραφικά διαμερίσματα των Κυκλάδων, του Βορείου Αιγαίου, της Κρήτης και των Δωδεκανήσων και έχουν ως λιμάνια αφετηρίας τον Πειραιά, το Λαύριο και τη Ραφήνα.

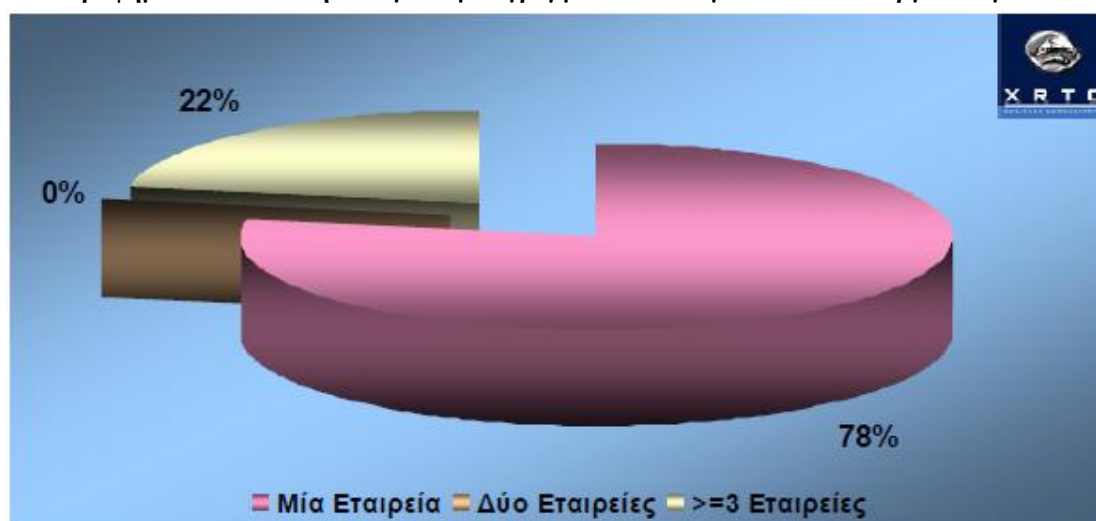
**Γράφημα 3.3: Ανάλυση ανταγωνισμού κύριων γραμμών**



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.

Ιδιαίτερα ενθαρρυντική είναι και η κατάσταση που επικρατεί στις γραμμές που υπάγονται στο νόμο 2932/2001 και είναι υπό την εποπτεία του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 2.4, στο 22% των γραμμών δραστηριοποιούνται τουλάχιστον τρεις εταιρείες σε δρομολόγια τα οποία δεν συνδέουν άμεσα τις περιοχές αυτές με λιμάνι του κέντρου (Πειραιά, Λαύριο, Ραφήνα, Θεσσαλονίκη). Επομένως εξυπηρετούν γραμμές με σχετικά χαμηλή ζήτηση.

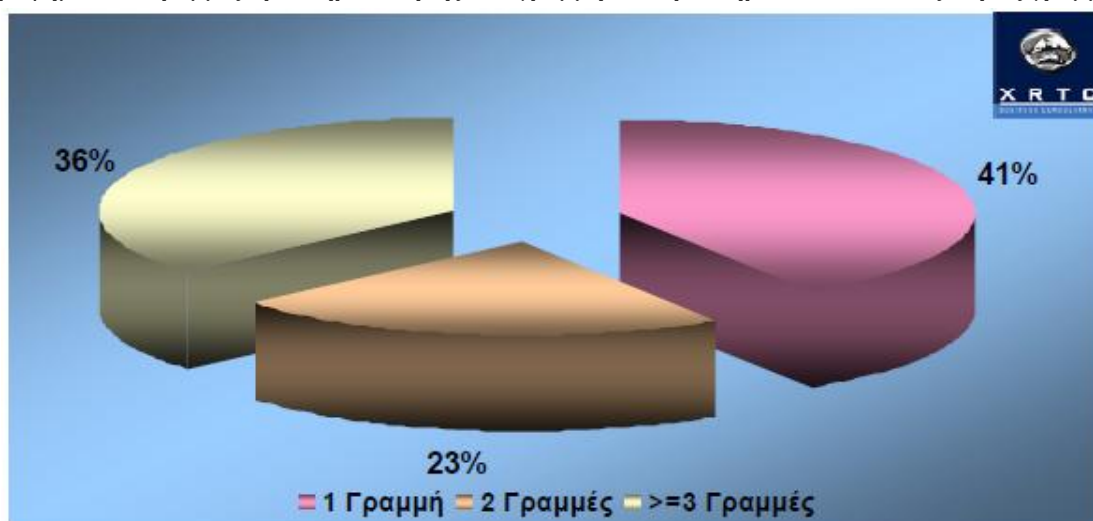
**Γράφημα 3.4: Ανάλυση ανταγωνισμού γραμμών που υπάγονται στο Υπουργείο Αιγαίου**



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.

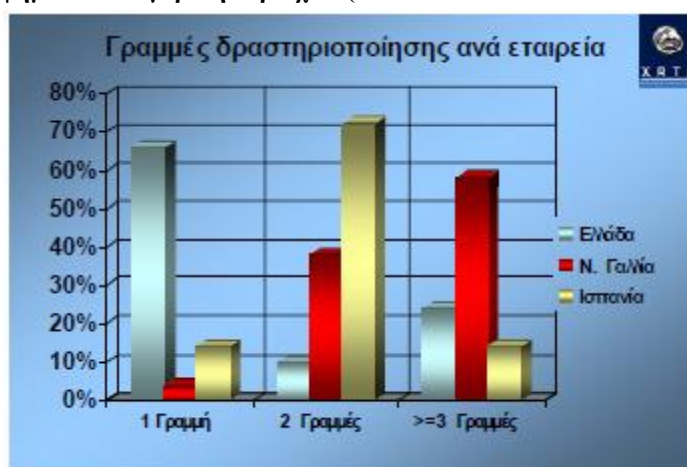
Τέλος, σχεδόν τα 2/3 των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές ακολουθούν στρατηγικές διαφοροποίησης καθώς επιλέγουν να εξυπηρετήσουν τουλάχιστον δύο γραμμές (Γράφημα 3.5). Αντίστοιχες στρατηγικές διαφοροποίησης, ίδιας περίπου έκτασης, ακολουθούνται και από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Νότιας Γαλλίας όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 3.6.

**Γράφημα 3.5: Γραμμές δραστηριοποίησης ανά γραμμή που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές**



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.

**Γράφημα 3.6: Σύγκριση περιοχών (Ελλάδα – Νότια Γαλλία – Ισπανία)**



Πηγή: Ξηραδάκης και συν., 2007.



### 3.2 Η Σημασία της Ακτοπλοΐας για τη Νησιωτική Ανάπτυξη της Χώρας

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιωτικές περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς. Ειδικότερα στα μικρά νησιά που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, η συχνότητα και τακτικότητα των δρομολογίων με τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας, είτε με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα, είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή τους από τα μεγάλα τουριστικά γραφεία σαν τόπο τουριστικού προορισμού.

Έτσι ερμηνεύεται και το φαινόμενο της πληθώρας αιτημάτων από τους τοπικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση κλπ. των μικρών νησιών για να συνδεθούν απ' ευθείας με τον Πειραιά, τη Ραφήνα ή τη Θεσσαλονίκη. Στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται αυτή η απ' ευθείας σύνδεση με το ακτοπλοϊκό πλοίο, κατά κανόνα δεν επιλέγονται τα νησιά αυτά σαν τουριστικοί προορισμοί, κατά συνέπεια αποστερούνται από την ευκαιρία να αυξήσουν το εισόδημα των κατοίκων με τη συμμετοχή τους στη τουριστική αγορά. Εδώ το πρόβλημα εστιάζεται στην έλλειψη συστήματος συνδυασμένοι μεταφορών, είτε αεροπλάνο - πλοίο, είτε πλοίο - πλοίο, που θα μπορούσε να παρέχει γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά με ανταποκρίσεις και χωρίς επιβάρυνση του ναύλου λόγω αναγκαστικής διαμονής (Σαμπράκος, 1999).

Από την άλλη πλευρά, όταν ένας νησιωτικός προορισμός παρουσιάζει αυξημένη ζήτηση σαν αποτέλεσμα σταδιακής τουριστικής ανάπτυξης, τότε παρατηρείται το φαινόμενο της εξυπηρέτησής του σε τακτικότερη βάση από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και σε εξαιρετικές περιπτώσεις της δρομολόγησης και νέων πλοίων. Κατά συνέπεια το φαινόμενο είναι αμφίδρομο, οι απ' ευθείας συνδέσεις με το πλοίο αυξάνουν το τουριστικό ρεύμα στα μικρά νησιά και η αυξημένη ζήτηση δημιουργεί κίνητρο για τακτικότερη συγκοινωνία.

Προκειμένου βέβαια να διατηρηθεί η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία των μικρών νησιών σε αποδεκτό κοινωνικά επίπεδο και κατά τη χειμερινή περίοδο, επιδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό, μέσω της διαδικασίας δημόσιων μειοδοτικών διαγωνισμών, η εξυπηρέτηση μικρού αριθμού τοπικών αγώνων γραμμών με μίσθωση επιβατηγών πλοίων. Οι δαπάνες για τις επιδοτήσεις αυτές κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με άλλες υπεραστικές συγκοινωνίες και δεν ξεπερνούν τα 2,5 δις. κατ' έτος. Κατά συνέπεια το βάρος της συνολικής σχεδόν εξυπηρέτησης του ακτοπλοϊκού δικτύου και των μικρών νησιών

αναλαμβάνεται από τον ιδιωτικό τομέα (Σαμπράκος, 1999).

### **3.3 Εφαρμογή Μεθόδων Μάρκετινγκ και Στρατηγικών Επιχειρήσεων από Μέρους των Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων με Σκοπό την Επίλυση Συγκεκριμένων Προβλημάτων**

Σύμφωνα με τον Kotler (1997), οι στρατηγικές μάρκετινγκ είναι τα μέσα με τα οποία η επιχείρηση επιτυγχάνει τους στόχους της στον τομέα του μάρκετινγκ.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε ανήκουν στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα, είτε στην ποντοπόρο ναυτιλία έχουν πολλά να ωφεληθούν από την εφαρμογή της θεωρίας και πρακτικής του μάρκετινγκ, ώστε να αποκρίνονται και να προσαρμόζονται σε διαφορετικές ευκαιρίες και απειλές του περιβάλλοντος και να είναι πιο ανταγωνιστικές.

Ειδικότερα η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να κατανοήσει πώς λειτουργεί η αγορά του πελάτη της, καθώς και η αγοραστική συμπεριφορά του. Απαραίτητη προϋπόθεση του αποτελεσματικού ναυτιλιακού μάρκετινγκ είναι η κατανόηση των διαφορετικών αναγκών που έχουν οι ναυλωτές – φορτωτές στα διάφορα τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς. Η κατανόηση των αναγκών που έχουν αυτές οι διαφορετικές ομάδες πελατών έχει συνέπεια τον σωστό σχεδιασμό μάρκετινγκ και την παροχή των επιθυμητών μεταφορικών υπηρεσιών σε αποδεκτά επίπεδα ναύλου. Το κατάλληλο σύστημα πληροφόρησης μάρκετινγκ προσφέρει στη ναυτιλιακή επιχείρηση τις σωστές πληροφορίες αναφορικά με τις μεταφορικές ανάγκες του ναυλωτή, με τις εξελίξεις στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, καθώς και με τις ευκαιρίες και απειλές μάρκετινγκ (Πλωμαρίτου, 2008).

Η σωστή, έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση είναι περισσότερο αναγκαία σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση σε σύγκριση με μία άλλη επιχείρηση ξηράς, διότι η ναυτιλιακή επιχείρηση κινεί τα πλοία της στον παγκόσμιο χώρο, τα έσοδά της πραγματοποιούνται σε διεθνή νομίσματα, τα διεθνή γεγονότα επηρεάζουν τα επίπεδα των ναύλων και επομένως τη θέση κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Άρα είναι πιο πολλές οι πληροφορίες που χρειάζονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να προσφέρουν τις κατάλληλες μεταφορικές υπηρεσίες και να ικανοποιήσουν τους πελάτες τους.

Ειδικότερα, τα άτομα που ασχολούνται με τις ναυλώσεις πλοίων ανταλλάσσουν ένα μεγάλο όγκο πληροφοριών, χρήσιμο για την κατανόηση των τάσεων της ναυλαγοράς και

απαραίτητο για τη σωστή λήψη αποφάσεων, τον σωστό σχεδιασμό και προγραμματισμό. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλομεσιτών, ναυλωτών και φορτωτών αφορούν θέματα όπως η ζήτηση και η προσφορά πλοίων και φορτίων, το κόστος λειτουργίας πλοίων, οι φόροι λιμένων, το κόστος διέλευσης καναλιών, οι τιμές των καυσίμων, η εξυπηρέτηση φορτοεκφόρτωσης και το επίπεδο συμμόρφωσης σε ορισμένα λιμάνια, η κατάσταση σε διώρυγες και σε άλλα περάσματα κ.α.

Όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτουν ένα σύστημα πληροφοριών, το οποίο διαφέρει - από πλευράς τεχνολογίας - από επιχείρηση σε επιχείρηση. Ένα σύστημα πληροφόρησης διευκολύνει τη ροή των πληροφοριών, ώστε να εισρέουν στα τμήματα της επιχείρησης τα κατάλληλα στοιχεία και να δίνονται στους χρήστες τα σωστά δεδομένα. Με την κατάλληλη πληροφόρηση ανιχνεύεται το περιβάλλον του μάρκετινγκ και κατανοούνται οι επιθυμίες και οι ανάγκες των πελατών. Με τη βοήθεια συστημάτων έγκαιρης πληροφόρησης, οι διαχειριστές πλοίων θα μπορούν ν' αναθεωρήσουν έγκαιρα τις στρατηγικές μάρκετινγκ για ν' αντιμετωπίσουν τις νέες προκλήσεις, να εκμεταλλευτούν τις νέες ευκαιρίες που εμφανίζονται και να ικανοποιήσουν τις μεταφορικές ανάγκες των ναυλωτών - πελατών τους (Πλωμαρίτου, 2008).

Επιπλέον, το υποσύστημα των πληροφοριών μάρκετινγκ παρέχει καθημερινά πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, οι οποίες είναι απαραίτητες για τον σχεδιασμό του μάρκετινγκ. Το εξωτερικό περιβάλλον μάρκετινγκ μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελείται από τους παράγοντες και τις δυνάμεις που επηρεάζουν την ικανότητα της επιχείρησης ν' αναπτύξει και να διατηρήσει επιτυχείς συναλλαγές και σχέσεις με τους πελάτες της (ναυλωτές - φορτωτές). Το περιβάλλον του μάρκετινγκ μίας επιχείρησης διακρίνεται σε μικροπεριβάλλον και μακροπεριβάλλον.

Το μικροπεριβάλλον του ναυτιλιακού μάρκετινγκ αποτελείται από τους παράγοντες που εμφανίζονται στο άμεσο περιβάλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης και επηρεάζουν την ικανότητά της να εξυπηρετήσει τους πελάτες της (ναυλωτές). Το μικροπεριβάλλον περιλαμβάνει όλους εκείνους τους παράγοντες που προέρχονται από την ίδια τη ναυτιλιακή αγορά και επηρεάζουν την πολιτική ναυλώσεων των ναυλωτών - φορτωτών και την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι ανταγωνιστικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι διάφορες αρχές θέσπισης ναυτιλιακών κανονισμών, η πολιτική των λιμένων, η χρηματοδοτική πολιτική των τραπεζών, οι εξελίξεις στο θαλάσσιο εμπόριο φορτίων κ.λπ (Πλωμαρίτου, 2008).

Το μακροπεριβάλλον του ναυτιλιακού μάρκετινγκ αποτελείται από τις ευρύτερες κοινωνικές δυνάμεις που επηρεάζουν την ικανότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης να εξυπηρετήσει τους πελάτες της ναυλωτές - φορτωτές. Στο μακροπεριβάλλον συγκαταλέγονται όλοι οι παράγοντες που προκαλούνται από κοινωνικές δυνάμεις και φυσικά αίτια, οι οποίοι δεν προέρχονται από τη ναυτιλιακή αγορά, αλλά επηρεάζουν τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και την αγοραστική συμπεριφορά των ναυλωτών. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες πρέπει να έχουν την ικανότητα να προσαρμόζονται στις παραπάνω δυνάμεις, ν' αντεπεξέρχονται στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις των ναυλωτών και να ικανοποιούν τις επιθυμίες τους. Οι κοινωνικές δυνάμεις περιλαμβάνουν τα πολιτικά γεγονότα, τα οικονομικά και τα τεχνολογικά γεγονότα.

Τα πολιτικά γεγονότα αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες του μακροπεριβάλλοντος. Τα απρόβλεπτα παγκόσμια πολιτικά γεγονότα επιφέρουν πάντα ξαφνικές, απρόσμενες και καθοριστικές μεταβολές στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και στη μεταφορική πολιτική των φορτωτών.

Τα οικονομικά γεγονότα αφορούν απρόσμενα γεγονότα που σχετίζονται με την κρατική ή τη διεθνή οικονομική ναυτιλιακή πολιτική και με μεγάλες οικονομικές κρίσεις, όπως το οικονομικό κραχ του 1929, την πετρελαϊκή κρίση του 1975 και τα συναφή. Οι οικονομικές κρίσεις οδηγούν σε απότομη αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας, ενώ ο ανελαστικός χαρακτήρας της προσφοράς στη βραχυχρόνια περίοδο έχει ως αποτέλεσμα την απότομη αύξηση των τιμών των ναύλων. Η διεθνής και κρατική ναυτιλιακή πολιτική επηρεάζει τη διαχείριση των πλοίων, την ποιότητα των προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια την αγοραστική συμπεριφορά των ναυλωτών – φορτωτών (Πλωμαρίτου, 2008).

Τέλος, τα τεχνολογικά γεγονότα αφορούν γεγονότα που σχετίζονται με μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις στον τρόπο χειρισμού και μεταφοράς του φορτίου, καθώς και στη ναυπηγική και στη ναυσιπλοΐα. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις στην κατασκευή ενός πλοίου οδηγούν στην αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου και μείωση της ζήτησης της ήδη υπάρχουσας απαξιωμένης τεχνολογικά χωρητικότητας. Η εμπορευματοκιβωτιοποίηση αποτέλεσε ένα τεχνολογικό γεγονός που αύξησε τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς Ε/Κ, ενώ μείωσε τη ζήτηση για τα παραδοσιακά πλοία γενικού φορτίου στις κύριες τακτικές γραμμές.

Οι παράγοντες του μικροπεριβάλλοντος και μακροπεριβάλλοντος επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερόμενων θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Επιπλέον, οι παράγοντες του μικροπεριβάλλοντος και μακροπεριβάλλοντος επηρεάζουν την πολιτική ναυλώσεων των ναυλωτών, δηλαδή τον τύπο της ναύλωσης και της μεταφορικής υπηρεσίας που θα επιλέξουν (Πλωμαρίτου, 2008).

### **3.4 Η Συμβολή του Υπουργείου Ναυτιλίας στην Οργάνωση και Ορθή Λειτουργία του Χώρου της Ακτοπλοΐας**

Η Ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζοντας τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και διαπιστώνοντας ήδη από πολύ νωρίς, ότι το μέλλον των διεθνών μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένο με την θάλασσα, προέβη στην σύσταση ενός εξειδικευμένου φορέα, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Οι λειτουργίες που επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής στον μεγαλύτερο βαθμό είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό συναρμοδίων Υπουργείων και Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, αλλά και την συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους. Στο πλαίσιο αυτό, το YENANΠ:

- Μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας,
  - ✓ τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία,
  - ✓ τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού,
  - ✓ την εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών,
  - ✓ την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα,
  - ✓ την έρευνα και διάσωση,
  - ✓ την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
  - ✓ την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,
  - ✓ την προστασία των πλοίων και των λιμένων από έκνομες ενέργειες
  - ✓ και τέλος, την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

- Οργανώνει και εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας και εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων.
- Εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου, καθώς και των θαλασσίων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική/κοινοτική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις (Εφημερίς της Κυβερνήσεως, 2014).

### 3.5 Ο Ελληνικός Τουρισμός

Η Ελλάδα είναι ανάμεσα στις πιο τουριστικές χώρες της Ευρώπης. Οι διεθνείς αφίξεις αγγίζουν τα 13 εκατομμύρια το έτος 2001 (Μελέτη ΙΤΕΠ, αριθμό. 5,1999).

Ο ελληνικός τουρισμός αποτελεί στις μέρες μας από τις πιο σημαντικές πηγές εσόδων της οικονομίας μας. Η Ελλάδα είναι σε σειρά κατάταξης η 15η στην παγκόσμια αγορά τουρισμού. Σύμφωνα με τη λίστα του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, το 2008 υποδέχτηκε περίπου 15,7 εκατομμύρια τουρίστες που ήταν περίπου το 2% της παγκόσμιας αγοράς και με τουριστικές εισπράξεις 356 εκατ. Ευρώ. Οι τουριστική άφιξη υπολογίζεται σε 1,2 φορές του συνολικού πληθυσμού.

Η σπουδαιότητα του τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία αντανακλάται από τη συνεισφορά του στο ΑΕΠ με 18%, που έρχεται σε αντίθεση με το 14.7% του συνόλου των ανταγωνιστών χωρών της να είναι μόλις 0.9. επιπρόσθετα το 20%, της συνολική απασχόλησης και το 30% στο σύνολο των εξαγωγών ωφείλεται στον τουρισμό (στοιχεία Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού και Ταξιδιών, WTTC). Τα ποσοστά που καταγράφονται είναι αρκετά υψηλά, φέρνοντας τον τουρισμό στην πρώτη θέση των μεγαλύτερων οικονομικών κλάδων της χώρας. Τα οικονομικά οφέλη από τον τουρισμό προέρχονται κατά το ήμισυ από την άμεση εξαγωγή υπηρεσιών και κατά το υπόλοιπο από την επίδρασή του σε άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τουριστικές εισπράξεις κατά τη χρόνια της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων 2004

ισοδυναμούσαν με 8.8 δισεκατομμύρια ευρώ, ανεβάζοντας την Ελλάδα στη 10η θέση της παγκόσμιας κατάταξης από την άποψη των τουριστικών εισπράξεων. Επίσης, τα κέρδη από τον τουρισμό, φτάνουν το 82% των ελληνικών εξαγωγών σε εμπορεύσιμα αγαθά και σχεδόν το 26% των ελληνικών εξαγωγών προϊόντων και υπηρεσιών.

Αν παρατηρήσουμε την τουριστική περίοδο του Ιανουαρίου- Αύγουστο 2009 ,με στοιχεία που βρήκαμε από έρευνα του ΙΤΕΠ για τις τουριστικές επιδόσεις της χώρας μας σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες, θα δούμε ότι είμαστε στην τέταρτη θέση στους κορυφαίους προορισμούς για τους Βρετανούς, καταγράφοντας πτώση της τάξης του 20%, με τη Ζάκυνθο και την Κρήτη να σημειώνουν τη σημαντικότερη μείωση στις προτιμήσεις τους. Αντίθετα, για τη Ρωσία, η Κρήτη συγκέντρωσε το 40,7% των πακέτων συνολικά. Για τη Γερμανία, τη δεύτερη σπουδαιότερη αγορά προσέλκυσης τουριστών, η Ελλάδα σημείωσε μικρότερη πτώση στο 4,4%. Τέλος, το 13% των Ιταλών προτίμησαν την Ελλάδα ως προορισμό για τις διακοπές τους. (Το Βήμα οικονομία, 2009).

Η Ισπανία και η Τουρκία φαίνεται να παραμένουν από τους πιο σημαντικούς ανταγωνιστές στον χώρο της Μεσογείου και η Τυνησία και η Αίγυπτος ακολουθούν. Παρακολουθώντας τις κρατήσεις για το καλοκαίρι του 2010 στη Β. Ευρώπη, προκύπτει μείωση κατά 13,4% στις πωλήσεις τουριστικών πακέτων με προορισμό τη χώρα μας στη Βρετανία και 3% στη Γερμανία, που αποτελούν δύο από τις κυριότερες χώρες εισερχόμενου τουρισμού για την Ελλάδα. Η Ελλάδα οφείλει να δώσει προτεραιότητα σε χώρες που χαρακτηρίζονται ως νέες αναδυόμενες αγορές για να προσελκύσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο της τουριστικής τους κίνησης. Είναι αυτές που έχουν μεγάλα τουριστικά αποθέματα και δεν είναι σε στάδιο κορεσμού, όπως η Βρετανία.

Αναφορικά με πιο πρόσφατα στοιχεία, φαίνεται ότι η τουριστική οικονομία της Ελλάδας στο ΑΕΠ για το έτος 2012 να αγγίζει το 16,4%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία (688.800 θέσεις εργασίας) να αντιστοιχεί στο 18,3% των απασχολουμένων. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός φέρει ικανοποιητικές επιδόσεις. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα για το έτος 2012 ανήκε στην 17<sup>η</sup> θέση σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 23<sup>η</sup> σε επίπεδο εσόδων. Ακόμη, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) για το έτος 2013, η Ελλάδα καταλάμβανε τη 32<sup>η</sup> θέση ανάμεσα σε 140 χώρες στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας λάμβανε την 96<sup>η</sup> θέση. Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι ο ελληνικός

τουρισμός αποτελεί έναν ανταγωνιστικό τομέα σε παγκόσμιο επίπεδο (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, 2014).

### 3.6 Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο τουρισμός είναι ένας τρόπος ψυχαγωγίας, πολύ διαδεδομένος στον Δυτικό Κόσμο και μια πολύ μεγάλη βιομηχανία και σημαντικότερη πηγή εσόδων για παραδοσιακά τουριστικές χώρες όπως την Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και την Ελλάδα. Πρόσφατα χάρη στην μεγάλη μείωση του κόστους ταξιδιού και της πτώσης του Τείχους, υπάρχουν ανερχόμενοι τουριστικοί προορισμοί όπως Τσεχία, Ουγγαρία, Κροατία, Τουρκία, Αίγυπτος, που προσελκύουν κάθε χρόνο και περισσότερους τουρίστες με όπλο τις χαμηλές τιμές και την καλή εξυπηρέτηση. Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του τουρισμού είναι:

- Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και η διαμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκών.
- Οι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν απαραίτητα δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής.
- Το ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής των ανθρώπων που αποφασίζουν να μετακινηθούν για τουριστικούς λόγους.
- Η μετακίνηση ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινού και βραχυχρόνιου χαρακτήρα, που σημαίνει ότι πρόθεσή τους είναι να επιστρέψουν στον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους μέσα σε λίγες, μέρες βδομάδες ή μήνες.
- Οι άνθρωποι επισκέπτονται τουριστικούς προορισμούς για τουριστικούς λόγους, δηλαδή για λόγους άλλους από εκείνους της μόνιμης διαμονής τους ή της επαγγελματικής απασχόλησής τους.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού, με ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, καθώς επίσης και με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης. Στον θαλάσσιο τουρισμό μπορούμε να συμπεριλάβουμε κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων.



Θαλάσσιος όμως, ή ναυτικός τουρισμός (Καλοκάρδου, 1991, σελ. 193 – 199), είναι ο τουρισμός, του οποίου ο προορισμός είναι η ανοικτή θάλασσα, οι θαλάσσιες περιηγήσεις, οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως είναι η ιστιοπλοΐα, το yachting με σκάφη αναψυχής όπως θαλαμηγούς ή τουριστικά σκάφη. Ο θαλάσσιος τουρισμός λοιπόν αναφέρεται στην κρουαζιέρα και στο Yachting. Το σκάφος ή πλοίο αναψυχής αποτελεί κύριο στοιχείο του θαλάσσιου τουρισμού. Η θαλάσσια διαδρομή ως τόπος προορισμού, έχει επίσης ιδιαίτερη σημασία για το θαλάσσιο τουρισμό, ενώ οι μαρίνες και οι διάφορες παροχές που προσφέρουν συμπληρώνουν το πακέτο των διακοπών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ο τουρισμός ο οποίος αφορά την κολύμβηση και την αναψυχή στην παραλία, αλλά με την εναλλακτική του έννοια εμπεριέχει και λοιπές δραστηριότητες, όπως θαλάσσια σπορ, παρακολούθηση βυθού κλπ. Επειδή οι ελληνικές θάλασσες είναι πλούσιες και με μεγάλη ποικιλία ακτών και νησιών, αλλά και το ήπιο κλίμα, και τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας κάνουν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης, η ναυτική παράδοση και οι ευνοϊκές συνθήκες που υπάρχουν, καθώς τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από την σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, αφού οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι σαφώς μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό.

Η κρουαζιέρα είναι ένα ταξίδι αναψυχής με ένα ειδικό επιβατηγό πλοίο, που ονομάζεται κρουαζιερόπλοιο. Το κρουαζιερόπλοιο ουσιαστικά είναι ένα πλωτό ξενοδοχείο με δυνατότητα να προσφέρει οποιοδήποτε προϊόν και υπηρεσία έχει και ένα συνήθως καλό ξενοδοχείο. Το ταξίδι με κρουαζιερόπλοιο είναι ένα προκαθορισμένο και καλά οργανωμένο ταξίδι. Υπάρχει πρόγραμμα που περιλαμβάνει, το λιμάνι και την ώρα αναχώρησης, τον πλουν που θα ακολουθήσει το πλοίο, τα λιμάνια που θα προσεγγίσει, τις ώρες παραμονής εκτός πλοίου, τον πλουν και τον ακριβή χρόνο της επιστροφής (Σφακιανάκης, 2000: 262 - 265).

Ο διεθνής ανταγωνισμός είχε ως αποτέλεσμα την αυξημένη παροχή διαφοροποιημένων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων. Το βασικό χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας είναι η πολυτελής διαμονή, το εξαιρετικό φαγητό και η ψυχαγωγία. Στις μέρες μας υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες για εμπλουτισμό της προσφοράς όπως είναι οι αθλητικές δραστηριότητες σε γυμναστήρια και γήπεδα (tennis, volley, ακόμα και golf), το

κολύμπι και η ηλιοθεραπεία στις πισίνες, η δυνατότητα παρακολούθησης διαφόρων μαθημάτων, καθώς και συνεδρίων με όλες τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις κ.α. Η τάση για συνεχή εμπλουτισμό της προσφοράς οδηγεί σε συνδυασμούς μορφών τουρισμού, όπως είναι ο εκθεσιακός – συνεδριακός τουρισμός. Γίνεται φανερό, λοιπόν, ότι για την λειτουργία και την επιβίωση της κρουαζιέρας απαιτούνται υπηρεσίες οργάνωσης τεχνικής στήριξης, διαφήμισης και προβολής, διοίκηση προσωπικού, marketing και συνεργασίας με ταξιδιωτικούς πράκτορες, όπως επίσης και η λήψη μέτρων από την πολιτεία για την άμβλυνση των ανισοτήτων του ανταγωνισμού που προκαλείται από τα μέτρα άλλων χωρών προς τους εθνικούς τους στόλους καθώς και για την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς ναυτεργατικού δυναμικού.

Το yachting είναι ένα ακόμη είδος θαλάσσιου τουρισμού. Yacht ή κότερο είναι ένα ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής και yachting είναι το ταξίδι αναψυχής, που όταν διαρκεί μια ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής (Σφακιανάκης, 2000: 265). Το yachting και τα σκάφη αναψυχής απαιτούν ελεύθερο χρόνο, αλλά και σεβαστό εισόδημα από τους καταναλωτές. Θεωρείται ότι είναι η δραστηριότητα με τις μεγαλύτερες οικονομικές απαιτήσεις. Το γεγονός ότι τα έξοδα για την απόκτηση σκαφών αναψυχής είναι αρκετά υψηλά, έχει κάνει τους ασχολούμενους με το marketing του κλάδου να τα διαφημίζουν σαν μακρόχρονη επένδυση, με δεδομένο ότι οι δαπάνες για διακοπές αυξάνουν συνεχώς στις πιο πολλές χώρες (Καλοκάρδου, 1991: 196).

Το yachting είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας. Τα yachts είναι ιδιωτικής χρήσης σκάφη και προσφέρονται για ενοικίαση ή αγορά. Το γεγονός αυτό επιτρέπει στους χρήστες τους να ταξιδεύουν όπου θέλουν, να προσεγγίζουν όποιο λιμάνι θέλουν, να μένουν όπου θέλουν και όσο θέλουν. Οπότε τους προσφέρει ανεξαρτησία. Λόγω λοιπόν της ιδιωτικής τους χρήσης, το yachting διαφοροποιείται από τον τουρισμό των κρουαζιερόπλοιων, διότι στις κρουαζιέρες δεν υφίσταται αυτού του είδους η ελευθερία. Τα πάντα σε μια κρουαζιέρα είναι προκαθορισμένα (λιμάνια, δρομολόγια, ωράρια) και υποχρεωτικά να τα ακολουθούν όλοι οι τουρίστες. Αντίθετα, το yachting έχει τη μορφή του επιλεκτικού τουρισμού, ενώ οι κρουαζιέρες του πακεταρισμένου, με την έννοια οργανωμένου τουρισμού.

### 3.7 Διεθνείς Κανονισμοί Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας

Οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως ενός διεθνούς οργανισμού, που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα, έγιναν στις συνδιασκέψεις της Ουάσιγκτον (1889) και του St. Petersburg (1912) χωρίς επιτυχία. Πριν από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές. Η ιδέα της ιδρύσεως ενός διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού ανήκει στο Ρώσο Kazansky, ο οποίος στο τέλος περίπου του 19<sup>ου</sup> αιώνα υποστήριζε ότι είναι επιτακτική η ανάγκη ιδρύσεως μιας ενώσεως, που ως στόχο θα είχε την καταστολή της πειρατείας στη θάλασσα και το εμπόριο της δουλείας αλλά και την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων στις θαλάσσιες οδούς με την εξάλειψη των επιπλεόντων ναυαγίων, των απορριμμάτων και άλλων εμποδίων.

Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών του Ναυτιλιακού Συμβουλίου (UMCC), συζητήθηκε και εγκρίθηκε η Σύμβαση που ίδρυσε αρχικά τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization-UMCO). Η Σύμβαση του 1948 έχει τροποποιηθεί το 1974, 1975 και 1977 αν και μόνο οι πρώτες τροποποιήσεις έχουν τεθεί σε ισχύ, τον Απρίλιο του 1978. Ο οργανισμός άλλαξε επίσημα το όνομα του το 1988 από IMCO, σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και αποτελείται από 162 κράτη μέλη (Δεκέμβριος 2002) (Alexopoulos et al, 2001).

Ο IMO επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτιλιακής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως.

Πιο συγκεκριμένα ασχολείται :

- Με Διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλειας. Η Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, γνωστή διεθνώς ως SOLAS (Safety of Life at Sea) καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και περιλαμβάνει ευρύτατο αριθμό κανονισμών.
- Με Διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

1) Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα. Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των

σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και την ομοιόμορφη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτιστεί κατά το παρελθόν αρκετές συμβάσεις οι οποίες ίσχυσαν σε διεθνές επίπεδο.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG (ΔΚΑΣ) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε το 1983. Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977. Η COLREG αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

## 2) Σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού

Ο IMO αναγνωρίζοντας τη δυναμική των δορυφορικών επικοινωνιών στις περιπτώσεις αντιμετώπισης κινδύνων στη θάλασσα από την πρώτη τοποθέτηση σε τροχιά τηλεπικοινωνιακού δορυφόρου (TELSTAR 1962) άρχισε να διερευνά τις δυνατότητες καθιέρωσης ενός ανεξάρτητου συστήματος για τη ναυτιλία. Με σχετική απόφαση του καταρτίστηκε το 1976 η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System), γνωστή ως INMARSAT, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1979. Αποτέλεσμα της Συμβάσεως αυτής ήταν να ιδρυθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (INMARSAT), που λειτούργησε από το 1981, αποτελεί σήμερα ανεξάρτητο όργανο του ΟΗΕ και εδρεύει στο Λονδίνο μαζί με το IMO. Οι τροποποιήσεις των ετών 1985, 1989 και 1994 συμπεριέλαβαν την παροχή δορυφορικών υπηρεσιών εκτός των πλοίων, στα αεροσκάφη και στα οχήματα ξηράς (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

## 3) Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση

Στη 10<sup>η</sup> Σύνοδο της Συνελεύσεως αποφασίστηκε η σύγκλιση Συνδιασκέψεως στο Αμβούργο με σκοπό την καθιέρωση της Συμβάσεως Ναυτιλιακής Έρευνας και Διασώσεως (Convention on Maritime Search and Rescue) το 1979 που τέθηκε σε ισχύ το 1985 και είναι γνωστή ως SAR. Η εν λόγω Σύμβαση έχει σκοπό να εξυπηρετήσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και αυτών που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις

έρευνας και διασώσεως στη θάλασσα εφαρμόζοντας ένα διεθνές αποδεκτό σχέδιο. Αυτή η συνεργασία ενθαρρύνεται από τη SOLAS, στην οποία τονίζεται ότι τα κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις για τον έλεγχο και παρακολούθηση των ακτών τους, όπως επίσης για τη διάσωση προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο κοντά στις ακτές (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

4) Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών.

Στη συνέχεια, ο IMO στράφηκε προς τα θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών και στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου υιοθετήθηκε το 1978 η Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών (Conventional on Standards Training and Certification and Watchkeeping of Seafarers) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 και είναι γνωστή ως STCW. Βασικός σκοπός της εν λόγω Συμβάσεως είναι η καθιέρωση υποχρεωτικών ελαχίστων ορίων κανονισμών για τα πληρώματα. Η STCW έχει αναθεωρηθεί με τη νέα σύμβαση STCW 1995 .

- Με Διεθνείς κανονισμούς για τους διάφορους τύπους των φορτίων.

1) Σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων.

Οι ενέργειες του IMO επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της Συμβάσεως για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και είναι γνωστή ως CSC. Με την ταχύρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων (κυρίως λόγω εξοικονομήσεως σημαντικού χρόνου κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια), ο IMO κατάρτισε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως αλλά και υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

2) Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων.

Οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως διεθνών κανόνων για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων έγιναν στη Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια στη θάλασσα (1929). Στη συνέχεια, στη SOLAS (1948) έγινε η κατηγοριοποίηση των φορτίων που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα και συζητήθηκαν ορισμένες τεχνικές για τη θαλάσσια μεταφορά τους. Σημαντική βελτίωση των κανονισμών έγινε στη SOLAS (1960), όπου αναφέρονται οι διάφορες ουσίες που θεωρούνται επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και οι μέθοδοι φορτώσεως, στοιβασίας και μεταφοράς των ουσιών αυτών.

Στην 4<sup>η</sup> Σύνοδο της Συνελεύσεως προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της MSC η καθιέρωση του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων, γνωστού ως IMDG code, ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο για τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Ο IMDG Κώδικας περιλαμβάνει γενικές οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων καθώς και γενικό πίνακα επικινδύνων φορτίων (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

- Με Διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.

#### 1) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως.

Η πρώτη προσπάθεια υιοθετήσεως μιας συμβάσεως που θα καθόριζε την εφεδρική πλευστότητα του πλοίου σε σχέση με το ύψος των εξάλων του, ώστε να εξασφαλίζει επαρκή ευστάθεια, να ορίζει το περιθώριο αντοχής λόγω των εξωτερικών πιέσεων στα γάστρα του πλοίου και να καθορίζει το μέγιστο επίπεδο φορτώσεως για την αποφυγή υπερφορτώσεως και ανατροπής του πλοίου χρονολογείται από το 1930. Αυτή η Σύμβαση υπογράφηκε από 30 κράτη και ίσχυσε για 36 έτη, αλλά προέκυψαν σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή και την τεχνολογία των εμπορικών πλοίων με αποτέλεσμα να ενσωματωθεί, με τις ανάλογες βελτιώσεις στην σημερινή σύμβαση.

Κατά τη διάρκεια της 3<sup>ης</sup> Συνόδου της Συνελεύσεως τονίστηκε η αναγκαιότητα μιας νέας συμβάσεως για τις Γραμμές Φορτώσεως, γνωστή διεθνώς ως LL, το 1966 η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968 και θέτει ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα, που πρέπει να έχει ένα εμπορικό πλοίο με σκοπό την φόρτωση μέχρι τα έξαλα του. Στην Ελλάδα η LL κυρώθηκε με τον ΥΝ 391/1968 ενώ σήμερα ισχύουν και οι τροποποιήσεις των ετών 1971, 1975, 1979, 1983 και τέλος το πρωτόκολλο του 1988 (που τέθηκε σε ισχύ το 2000) (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

#### 2) Σύμβαση για τη μέτρηση της Χωρητικότητας των πλοίων.

Στη συνδιάσκεψη του 1969 με την παρουσία 51 αντιπροσώπων των κρατών μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε υπογραφή και επικύρωση η σύμβαση για τη μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, που τέθηκε σε ισχύ το 1982 και είναι γνωστή ως TONNAGE. Η TONNAGE εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία, που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐα εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητα δεν ξεπερνά τους 24 τόνους (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

#### 3) Συμφωνία για τα επιβατηγά πλοία που εμπλέκονται σε ειδικά ταξίδια

Οι δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών είναι διττής μορφής, δηλαδή διευκόλυνση της μεταφοράς των επιβατών και των τουριστών και παροχή όσο το δυνατό καλύτερης ασφάλειας των επιβατών και των αποσκευών τους. Στην 6η Σύνοδο της Συνελεύσεως (1969) αποφασίστηκε η διενέργεια συνδιασκέψεως με σκοπό την κατάρτιση συμφωνίας για τα Επιβατηγά πλοία που εμπλέκονται σε ειδικά ταξίδια. Η Συμφωνία αυτή γνωστή και ως STP, αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών σε ταξίδια αναψυχής και υπερπόντια ταξίδια (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της STP, ο IMO υιοθέτησε επιπλέον δύο αποφάσεις (1973): πρώτον τα συμβαλλόμενα μέρη να προχωρήσουν σε προτάσεις σχετικά με την ευστάθεια των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων που έχουν μήκος μικρότερο των 100 μέτρων με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν υποστεί ζημιές και δεύτερον την αναγκαιότητα για καθιέρωση γενικών κανονισμών σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους κατακλίσεως των επιβατών.

4) Σύμβαση για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους.

Στη συνδιάσκεψη της Αθήνας με την παρουσία 35 αντιπροσώπων των κρατών μελών και 5 διεθνών οργανισμών, ετοιμάσθηκε από την Νομική επιτροπή ένα προσχέδιο συμβάσεως σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους. Συγκεκριμένα καταρτίστηκε η σύμβαση για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους το 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1987 και είναι γνωστή ως PAL.

Σύμφωνα με την PAL, ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που υποστεί ζημιά ή απώλεια ο επιβάτης εφόσον το γεγονός είναι απόρροια λάθους ή αμέλειας του κοινού μεταφορέα. Το όριο της ευθύνης καθορίζεται σε 55.000 δολ. Για κάθε μεταφορά. Το πρωτόκολλο αύξησε τα όρια σε ειδικές περιπτώσεις κατά 300%. Υπάρχουν δύο κατηγορίες αγωγών, αυτές που αφορούν απώλεια ζωής ή τραυματισμού και αυτές που αφορούν φθορά περιουσίας. Με την επικύρωση της PAL προέκυψε νέα αύξηση των ορίων της ευθύνης σε 80.000 λίρες Αγγλίας μετά το ατύχημα του πλοίου Herald of Free Enterprise (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

5) Σύμβαση για την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων.

Το πρόβλημα της ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων απασχόλησε τον IMO από τις αρχές δεκαετίας τους 1960 και ειδικότερα κατά τη διάρκεια της σύμβασης SOLAS του 1960, η οποία δεν έτυχε ευνοϊκής αποδοχής. Το 1966 ο IMO προχώρησε σε συμφωνία με

τον FAO και τον ILO με σκοπό τη συνεργασία και την αποφυγή περιπλοκών στους τομείς απασχολήσεως του κάθε οργανισμού.

Η συνεργασία αυτών των οργανισμών δια μέσου της MSC κατά τη διάρκεια της 7<sup>ης</sup> και 8<sup>ης</sup> συνόδου της Συνελεύσεως κατέληξε πρώτον: στην έκδοση του κώδικα για την ασφάλεια και την υγιεινή των αλιείων και δεύτερον στην υιοθέτηση εθελοντικών οδηγιών για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των μικρών αλιευτικών σκαφών. Η συνδιάσκεψη για τα προβλήματα των αλιευτικών πλοίων πραγματοποιήθηκε στην Ισπανία το 1977, με σκοπό την κατάρτιση της Σύμβασης για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων, εφαρμόστηκε το 1984 και είναι γνωστή ως SFV.

Η SFV περιλαμβάνει θέματα κατασκευαστικής ασφάλειας, προδιαγραφών του εξοπλισμού αλιεύσεως, απαιτήσεων για τις μηχανικές και τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, προστασίας και καταπολέμησης πυρκαγιάς, σωστικών μέσων, ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας και ναυτιλιακών βοηθημάτων (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

- Με Διεθνείς κανονισμούς για την διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο IMO στη 2<sup>η</sup> σύνοδο της συνελεύσεως υιοθέτησε την Πρόταση A.29 II (1961) σχετικά με τη διευκόλυνση του τουρισμού και των μεταφορών. Στη συνέχεια, η ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με τη προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η Συνέλευση του IMO προχώρησε στη σύγκλιση διπλωματικής Συνδιασκέψεως στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η Συνδιάσκεψη αυτή ενέκρινε τη Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας το 1965, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και είναι γνωστή διεθνώς ως FAL. Η FAL εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Οι άμεσοι στόχοι είναι:

- α) Η αποφυγή των άσκοπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια (κατάπλους, παραμονή, απόπλους), όταν το εμπορικό πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση και
  - β) η απλούστευση των διαδικασιών εγκρίσεως των αντίστοιχων εγγράφων στα όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλελειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι και αυτό διότι τις τελευταίες δεκαετίες η έλλειψη οργανώσεως στις συνήθεις μεθόδους γραφειοκρατίας δημιούργησε χρονικά κενά στις επικοινωνίες του πλοίου με την ακτή.
- Με Διεθνείς κανονισμούς για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως.



- Τέλος ασχολείται με Διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2003).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Για την διεξαγωγή της παρούσας έρευνας επιλέχτηκε η ποιοτική μεθοδολογία, διότι χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στο θέμα δομής της. Η μέθοδος συλλογής των δεδομένων, το δείγμα καθώς και τα ερωτήματα μπορούν να διαφοροποιηθούν (Κυριαζή, 2002). Η ερευνήτρια έχει τη δυνατότητα να εισχωρήσει στην προσωπικότητα των υποκειμένων και να κατανοήσει οποιαδήποτε επιρροή έχουν δεχτεί από τον κοινωνικό περίγυρο (Παπαγεωργίου, 1998).

Μελετώνται, λοιπόν, όλα τα σημάδια που θα εμφανιστούν κατά την έρευνα, συνδυάζοντάς τα και καταλήγοντας έτσι σε ένα αποτέλεσμα. Η επιλογή της συγκεκριμένης μεθόδου έγινε με βάση τον σκοπό της έρευνας. Συγκεκριμένα, στην ποιοτική έρευνα δίνεται η δυνατότητα εμβάθυνσης στο υπό εξέταση φαινόμενο περιγράφοντας αναλυτικά όλες τις πτυχές της προσωπικότητας των υποκειμένων (Gertz, 1975).

Σύμφωνα με τους Denzin & Lincoln (1994,σ.2), στην ποιοτική έρευνα παρουσιάζεται μια ερμηνευτική προσέγγιση για τον κόσμο. Ο Creswell (1998) αναφέρει πως μέσα από την έρευνα δημιουργείται μια εικόνα στην ερευνήτρια από την οποία έχει τη δυνατότητα να αναλύσει πολλές διαδικασίες όπως τις λέξεις των υποκειμένων αλλά και τα ίδια τα υποκείμενα. Επίσης η ποιοτική έρευνα είναι «μία προσπάθεια για την κατανόηση καταστάσεων μέσα στη μοναδικότητά τους ως μέρους ενός συγκεκριμένου περιεχομένου περιγράφοντας τις αλληλεπιδράσεις μέσα σε αυτό» (Patton, 1985, σ.1).

Γενικά, η ποιοτική έρευνα αντιπροσωπεύει μια διαδικασία διερεύνησης που αποτελείται από βάθος και λεπτομέρεια, μπορεί να οδηγήσει στη διερεύνηση συμπεριφορών και φαινομένων που δεν είχαν προβλεφθεί από πριν. Επίσης η ερευνήτρια μπορεί να καταλήξει σε κάποια συμπεράσματα βλέποντας τον κόσμο μέσα από την οπτική αντίληψη των κοινωνικών συμμετεχόντων.

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας είναι ποιοτική και διεξήχθη κατά τους μήνες Ιανουάριο- Μάρτιο. Για την επίτευξη της έρευνας πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις σε στελέχη τριών ακτοπλοϊκών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον ελλαδικό χώρο. Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε

περιελάμβανε επτά ερωτήσεις ανοικτού τύπου, οι οποίες αναφέρονται στη σημερινή κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας, στη σημασία της για τις νησιωτικές περιοχές, στα προβλήματα που αντιμετωπίζει, αλλά και σε ενδεχόμενες λύσεις. Οι απαντήσεις που δόθηκαν στη κάθε ερώτηση δίνονται αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη προσπάθεια προσέγγισης και αναζήτησης ναυτιλιακών-ακτοπλοϊκών εταιρειών, υπήρχε έλλειψη ενδιαφέροντος για συμμετοχή τους στην έρευνα, με τη δικαιολογία της έλλειψης χρόνου τους. Αναμενόμενο, λοιπόν, ήταν να καθυστερήσουν τα ραντεβού που κλείστηκαν με τα στελέχη, ώστε να ληφθούν οι συνεντεύξεις. Για το λόγο αυτό, η ερευνήτρια μερίμνησε, οπότε το ερωτηματολόγιο της κάθε συνέντευξης αποτελείται από μόλις 7 ερωτήσεις, δηλαδή ο χρόνος για την ολοκλήρωση της κάθε συνέντευξης άγγιζε τα δέκα λεπτά μόνο, λεπτομέρεια που αποτελούσε πρόκληση για τη συμμετοχή τους, δεδομένης της δυσκολίας που αντιμετώπιζε η ερευνήτρια.

Τέλος, το δείγμα της εν λόγω έρευνας περιορίζεται σε μόλις 3 εταιρείες. Μάλιστα, η έγκρισή των συγκεκριμένων για μετοχή έγινε υπό όρους διατήρησης της ανωνυμίας, όπως και έγινε, καθώς δεν λαμβάνεται υπόψη η ονομαστική καταγραφή και λειτουργία των ελληνικών εταιρειών, αλλά οι γενικότερες παρατηρήσεις και συμπεράσματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

1<sup>η</sup> ερώτηση: «Πως είναι η σημερινή κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα 10 και κάτι χρόνια μετά την άρση του cabotage;»

Απαντήσεις:

1. «Αν και το 2014 η ακτοπλοΐα έχει δείξει σημάδια ανάκαμψης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου εξακολουθούν να βρίσκονται σε δεινή θέση εφόσον δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τις υποχρεώσεις τους.»

2. «Ενδεικτικό της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει η ακτοπλοΐα είναι το γεγονός της συρρίκνωσης του έως πρότινος ισχυρού ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου.»

3. «Μετά την απελευθέρωση η ελληνική ακτοπλοΐα συρρικνώθηκε, τα δρομολόγια προς τις νησιωτικές περιοχές μειώθηκαν στα απαραίτητα και πολλές επιχειρήσεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις.»

Συμπέρασμα:

Η άρση του cabotage φαίνεται να επιβάρυνε επιπλέον την ήδη δυσχερή οικονομική κατάσταση των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Η δεινή οικονομική κατάσταση των εταιριών οδήγησε στη μείωση του στόλου και τη μείωση των δρομολογίων που εξυπηρετούν τις νησιωτικές περιοχές.

2<sup>η</sup> ερώτηση: «Πόσο πολύ επηρέασε η κρίση την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα;»

Απαντήσεις:

1. «Η οικονομική ύφεση έχει επιφέρει μεγάλο πλήγμα στο τομέα της ακτοπλοΐας καθώς έγιναν δραστικές περικοπές στις δαπάνες που αφορούν σε ταξίδια και διακοπές.»

2. «Η μείωση του επιβατικού κοινού σε συνδυασμό με την αύξηση των καυσίμων επέφεραν σημαντικό πλήγμα στην οικονομία των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.»

3. «Η οικονομική κρίση αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα επιβάρυνσης της ακτοπλοΐας εφόσον μείωσε τα έσοδα από το επιβατικό κοινό και αύξησε τα έξοδα μέσω της αύξησης των καυσίμων. Το αποτέλεσμα αυτής της κρίσης είναι κάποιες εταιρείες να εμφανίζουν ορατά σημάδια χρεοκοπίας.»

Συμπέρασμα:

Η οικονομική κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ελλάδα έκανε αισθητή τη παρουσία της και στην ελληνική ακτοπλοΐα. Τα τελευταία χρόνια είχαμε μείωση του επιβατικού κοινού λόγω της μείωσης των δαπανών που αφορούν σε ταξίδια και διακοπές. Από την άλλη είχαμε μεγάλη αύξηση στη τιμή των καυσίμων που επέφερε αύξηση των εξόδων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

3<sup>η</sup> ερώτηση: «Ποια προβλήματα εντοπίζονται στο χώρο και γιατί δεν μπορούν να ξεπεραστούν;»

Απαντήσεις:

1. «Ένα σημαντικό ζήτημα είναι αυτό της τιμής των καυσίμων, το οποίο θα συνεχίζει να δημιουργεί προβλήματα για την ακτοπλοΐα όσο το μονοπώλιο της διύλισης ορίζει τις τιμές μέσα στην επικράτεια.»

2. «Το γεωγραφικό χαρακτηριστικό της χώρας του πολυνησιωτικού χαρακτήρα και η έντονη εποχικότητα λόγω των καιρικών φαινομένων δημιουργούν ένα μεγάλο πρόβλημα κυρίως για τις περιοχές που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν με άλλο μέσο μεταφοράς. Το πρόβλημα είναι δύσκολο να λυθεί επειδή δεν είναι δυνατή η επαρκής χρηματοδότηση από το κράτος.»

3. «Η αύξηση των εξόδων μέσω της αύξησης της φορολογίας και της τιμής των καυσίμων σε συνδυασμό με τη μείωση των εσόδων λόγω της μείωσης του

επιβατικού κοινού και της επιβολής υποχρεωτικών εκπτώσεων σε ομάδες του πληθυσμού, γεγονός που συνοδεύεται από την αδυναμία του κράτους να παρέχει την αντίστοιχη αποζημίωση στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, οδηγούν τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στην αδυναμία πλήρωσης των οικονομικών τους υποχρεώσεων.»

Συμπέρασμα:

Από τις απαντήσεις που λάβαμε στη παραπάνω ερώτηση βλέπουμε ότι το σημαντικότερο πρόβλημα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι η αύξηση του κόστους λειτουργίας. Η αύξηση αυτή σχετίζεται τόσο με την αύξηση της φορολογίας αλλά κυρίως με τη συνεχόμενη αύξηση της τιμής των καυσίμων. Επιπλέον, επιβαρυντικός παράγοντας είναι η υποχρεωτική εξυπηρέτηση κάποιων δρομολογίων των περισσότερων νησιωτικών περιοχών που συνοδεύεται από υποχρεωτική έκπτωση της τιμής των εισητηρίων για ορισμένες ομάδες πληθυσμού αλλά που δεν συνοδεύεται από την αντίστοιχη κρατική αποζημίωση.

4<sup>η</sup> ερώτηση: «Υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός και αν ναι, γιατί συμβαίνει και πώς το κρίνεται;»

Απαντήσεις:

1. «Τα προηγούμενα χρόνια αντί οι εταιρείες να συσπειρωθούν και να ζητήσουν από το κράτος την επίσπευση της απελευθέρωσης μέσα από λογικές διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση, προτίμησαν να εισβάλει η μία στις γραμμές που εξυπηρετούσε η άλλη.»

2. «Χαρακτηριστικό της μη συνοχής και της ανταγωνιστικότητας που υπάρχει είναι το γεγονός ότι η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, θεσμικό όργανο εκπροσώπησης των ακτοπλόων, ήταν ανενεργή για ένα σημαντικό διάστημα.»

3. «Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές είναι αρκετά ανεπτυγμένος αν και αποτέλεσε περισσότερο χαρακτηριστικό των πρότερων καλών

οικονομικών εποχών όπου η κάθε εταιρεία προσπάθησε να επέμβει στα δρομολόγια της άλλης.»

Συμπέρασμα:

Ο αθέμιτος ανταγωνισμός είναι ένα χαρακτηριστικό κυρίως των περασμένων ετών όπου οι ακτοπλοϊκές δεν είχαν να αντιμετωπίσουν όλα εκείνα τα κοινά προβλήματα με τα οποία έρχονται σήμερα αντιμετώπιζονται. Όμως, αυτό το χαρακτηριστικό φαίνεται να τις «αφόπλισε» μπροστά στις τροποποιήσεις που επήλθαν από το κράτος καθώς αντί να διεκδικήσουν από κοινού ίση μεταχείριση και καλύτερες συνθήκες, προτίμησαν να αναλωθούν σε διεκδίκηση των προσωπικών συμφερόντων τους.

5<sup>η</sup> ερώτηση: «Ποια η σημασία της ακτοπλοΐας για την νησιώτικη ανάπτυξη της χώρας;»

Απαντήσεις:

1. «Η σημασία της ακτοπλοΐας για την νησιώτικη ανάπτυξη της χώρας είναι τόσο σημαντική που μία ενδεχόμενη υποβάθμιση της σύνδεσης των νησιών θα ήταν καταστροφική εφόσον θα απέκλειε τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών από υπηρεσίες και αγαθά που δεν παράγονται τοπικά.»

2. «Η ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών, μεταξύ τους και με τα ηπειρωτικά λιμάνια, είναι ένα εθνικό ζήτημα μεγάλης σημασίας λόγω του πολυνησιωτικού χαρακτήρα της χώρας μας.»

3. «Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η σημασία της ακτοπλοΐας για την νησιώτικη ανάπτυξη της χώρας είναι μεγάλη τόσο λόγω του τουρισμού που εξυπηρετεί αλλά και λόγω των αναγκών των κατοίκων των νησιών σε προϊόντα και υπηρεσίες, που δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν με άλλο μέσο μεταφοράς.»

Συμπέρασμα:

Ο γεωγραφικός χαρακτήρας της χώρας μας καθιστά την ακτοπλοΐα ως το σημαντικότερο μέσο εξυπηρέτησης των αναγκών των νησιωτικών περιοχών σε προϊόντα και υπηρεσίες που δεν είναι δυνατό να παραχθούν τοπικά. Επιπλέον, η ακτοπλοΐα παίζει σημαντικό ρόλο στη τουριστική ανάπτυξη των παραπάνω περιοχών δύνοντας τους μία σημαντική πηγή οικονομικού κέρδους.

6<sup>η</sup> ερώτηση: «Σε σύγκριση με το Ευρωπαϊκό επίπεδο πως είναι η λειτουργία της ακτοπλοΐας της Ελλάδος;»

Απαντήσεις:

1. «Είναι δύσκολο για τα πλοία με την ελληνική σημαία να ανταγωνιστούν τα χαμηλά κόστη της ιταλικής σημαίας, γεγονός που δείχνει την ανάγκη να γίνει η ελληνική σημαία πιο ανταγωνιστική.»

2. «Σε αντίθεση με το εξωτερικό, που ήδη ισχύει, υπάρχει η ανάγκη για περισσότερες συγχωνεύσεις εταιρειών, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το υψηλό κόστος και να γίνει δυνατή η εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών.»

3. «Η υπερφορολόγηση της ελληνικής σημαίας έναντι άλλων χωρών και το υψηλό κόστος καυσίμων κάνει αναγκαία τη συνεργασία των εταιριών με εταιρείες του εξωτερικού.»

Συμπέρασμα:

Φαίνεται να είναι σημαντική η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας έναντι αυτής άλλων χωρών μέσω της μείωσης του κόστους στα πλοία που την φέρουν. Επίσης, είναι εμφανής η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ ελληνικών εταιρειών προκειμένου να αντιμετωπίσουν το κόστος και να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές έναντι των ξένων.



7<sup>η</sup> ερώτηση: «Μελλοντικές προτάσεις σχετικά με την καλύτερη και ορθότερη αντιμετώπιση στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας.»

Απαντήσεις:

1. «Οι λύσεις που θα πρέπει να αναζητηθούν για τα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας θα πρέπει να βασίζονται στο μακροχρόνιο κέρδος και τη βιωσιμότητα.»

2. «Σχετικά με το μείζον πρόβλημα της εξυπηρέτησης των νησιωτικών περιοχών μία καλή πρόταση είναι η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου. Όσο αναφορά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων μπορεί να γίνει μέσα από την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και η σταδιακή ανάπτυξη του μεριδίου αγοράς που θα οδηγήσουν στη μακροχρόνια βιωσιμότητα και όχι σε πρόσκαιρα κέρδη.»

3. «Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν στην εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών είναι αναγκαία η ανάπτυξη διαδικασιών λειτουργίας υδατοδρομίων στα νησιά και η σύσταση ανεξάρτητης αρχής για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Επίσης, είναι σημαντική η ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού όπως είναι οι κρουαζιέρες αλλά και η ανάπτυξη τεχνολογιών που θα προβάλλουν το νησιωτικό τουρισμό φαίνεται να επιφέρουν σημαντικά κέρδη τόσο στις νησιωτικές περιοχές όσο και στην ακτοπλοΐα.»

Συμπέρασμα:

Είναι φανερό ότι οι λύσεις που θα πρέπει να αναζητηθούν θα πρέπει να σχετίζονται με την επίτευξη σταδιακής αύξησης του κέρδους που θα έχει ως αποτέλεσμα τη μακροχρόνια βιωσιμότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας και όχι μόνο τα περιστασιακά κέρδη. Υπάρχει ανάγκη για τη δημιουργία αναδιάρθρωσης των πολιτικών που εφαρμόζονται τόσο όσο αναφορά στη νησιωτική τουριστική ανάπτυξη και την ανάπτυξη του εναλλακτικού

τουρισμού αλλά και όσο αναφορά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων. Τέλος, είναι πολύ σημαντικό να αναζητηθεί λύση στο θέμα των θαλάσσιων συγκοινωνιών και την εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών.

Στην επόμενη παράγραφο θα γίνει συζήτηση των αποτελεσμάτων της έρευνας προκειμένου να φτάσουμε σε συμπεράσματα και προτάσεις που θα μας βοηθήσουν σε μελλοντικές έρευνες.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

#### **6.1. Συζήτηση Αποτελεσμάτων Έρευνας**

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήσαμε, η άρση του cabotage επιβάρυνε επιπλέον την ήδη δυσχερή οικονομική κατάσταση των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Η δεινή οικονομική κατάσταση των εταιριών οδήγησε στη μείωση του στόλου και τη μείωση των δρομολογίων που εξυπηρετούν τις νησιωτικές περιοχές. Η οικονομική κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ελλάδα έκανε αισθητή τη παρουσία της και στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αποτέλεσμα αυτής της κρίσης είναι η μείωση του επιβατικού κοινού λόγω της μείωσης των δαπανών που αφορούν σε ταξίδια και διακοπές. Από την άλλη είχαμε μεγάλη αύξηση στη τιμή των καυσίμων που επέφερε αύξηση των εξόδων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Είναι φανερό και από τη παρούσα έρευνα ότι το σημαντικότερο πρόβλημα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι η αύξηση του κόστους λειτουργίας. Η αύξηση αυτή σχετίζεται τόσο με την αύξηση της φορολογίας αλλά κυρίως με τη συνεχόμενη αύξηση της τιμής των καυσίμων. Επιπλέον, επιβαρυντικός παράγοντας είναι η υποχρεωτική εξυπηρέτηση κάποιων δρομολογίων των περισσότερων νησιωτικών περιοχών που συνοδεύεται από υποχρεωτική έκπτωση της τιμής των εισιτηρίων για ορισμένες ομάδες πληθυσμού αλλά που δεν συνοδεύεται από την αντίστοιχη κρατική αποζημίωση. Όμως, ο γεωγραφικός χαρακτήρας της χώρας μας καθιστά την ακτοπλοΐα ως το σημαντικότερο μέσο εξυπηρέτησης των αναγκών των νησιωτικών περιοχών σε προϊόντα και υπηρεσίες που δεν είναι δυνατό να παραχθούν τοπικά. Επιπλέον, η ακτοπλοΐα παίζει σημαντικό ρόλο στη τουριστική ανάπτυξη των παραπάνω περιοχών δίνοντας τους μία σημαντική πηγή οικονομικού κέρδους.

Έως την απελευθέρωση του cabotage στην Ελλάδα, η διαμόρφωση των τιμών γίνονταν με κριτήριο το μονοπωλιακό κέρδος. Αυτό είχε ως συνέπεια την ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός είναι ένα χαρακτηριστικό κυρίως των περασμένων ετών όπου οι ακτοπλοϊκές δεν είχαν να αντιμετωπίσουν όλα εκείνα τα κοινά προβλήματα με

τα οποία έρχονται σήμερα αντιμέτωπες. Όμως, αυτό το χαρακτηριστικό φαίνεται να τις «αφόπλισε» μπροστά στις τροποποιήσεις που επήλθαν από το κράτος, καθώς αντί να διεκδικήσουν από κοινού ίση μεταχείριση και καλύτερες συνθήκες, προτίμησαν να αναλωθούν σε διεκδίκηση των προσωπικών συμφερόντων τους. Ένα από τα στοιχεία που θα μπορούσαν να διεκδικήσουν είναι αυτό της ανταγωνιστικότητας των πλοίων με ελληνική σημαία.

Τα πλοία με ελληνική σημαία φαίνεται να μην μπορούν να ανταγωνιστούν στην ευρωπαϊκή αγορά άλλα πλοία, όπως αυτά με ιταλική σημαία, που είναι περισσότερο ανταγωνίστηκα. Φαίνεται να είναι σημαντική, λοιπόν, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας έναντι αυτής άλλων χωρών μέσω της μείωσης του κόστους στα πλοία που την φέρουν. Επίσης, είναι εμφανής η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ ελληνικών εταιρειών προκειμένου να αντιμετωπίσουν το κόστος και να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές έναντι των ξένων.

Τα στοιχεία της παραπάνω μελέτης φαίνεται να στηρίζονται και από τη διεθνή βιβλιογραφία. Σύμφωνα με τη Lekakou και Fafaliou (2006), η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα 3.500 νησιών που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα και είναι ένα μοναδικό φαινόμενο για ολόκληρη την Ευρώπη. Πριν από τη κατάργηση του cabotage η ελληνική ακτοπλοΐα στηρίζονταν στις περιόδου αυξημένης κίνησης (Ψαραύτης, 2004). Με τον τρόπο αυτό προσπάθησαν να διασφαλίσουν ένα ελάχιστο επίπεδο παροχής υπηρεσιών στη διάρκεια του χρόνου μέσα από ανελαστικές διαμορφώσεις τιμών και υποχρεωτική παροχή αδειών σκοπιμότητας που αύξησαν τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Επειδή οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν δημόσιο και κοινωνικό αγαθό, στην Ελλάδα είναι εμφανής η παρέμβαση του κράτους μέσα από τις κρατικές επιχορήγησης των άγονων γραμμών. Όμως, η παρέμβαση αυτή φαίνεται να είναι μικρότερη σε σχέση με άλλα κράτη όπως είναι η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία (Lekakou, & Fafaliou, 2006). Σήμερα, το κράτος χαρακτηρίζει ως άγονες γραμμές εκείνες που δεν υπήρξε ενδιαφέρον ανάληψης της λειτουργίας τους (Γιαννόπουλος, 2004).

Όσο αναφορά τις δραστηριότητες των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών στο εξωτερικό αυτές εντοπίζονται κυρίως στην Αδριατική η οποία, είναι θεωρητικά πλήρως απελευθερωμένη (Γουλιέλμος, 2005). Επίσης, η Αδριατική θάλασσα χαρακτηρίζεται από

ολιγοπωλιακή γραμμή. Επιπλέον, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις έκαναν αισθητή τη παρουσία τους και στη Βαλτική το 2002, όμως μόνο για μικρό χρονικό διάστημα, λόγω του μη κερδοφόρου χαρακτήρα των γραμμών.

Σύμφωνα με τη στατιστική υπηρεσία (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2015), από το 2001 έως το 2004 η επιβατική κίνηση στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αυξήθηκε σημαντικά, όμως, το 2008 σημείωσε μικρή μείωση ως αποτέλεσμα της συνολικής μείωσης των εσόδων.

## **6.2. Προτάσεις Αντιμετώπισης Προβλημάτων για την Αξιοποίηση της Τουριστικής Ανάπτυξης της Χώρας**

Σύμφωνα με τον Σαμπρακό (2005), η ελληνική ακτοπλοΐα έχει τα εξής τρία χαρακτηριστικά: α) τη σχεδόν αποκλειστική χρήση του Πειραιά ως αφητηρία των ακτοπλοϊκών γραμμών, β) τη γραμμική ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων και γ) τα ιδιωτικά και οικονομικά κριτήρια ανάπτυξης. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας, τη μη διευκόλυνση των δρομολογίων και την αυθαίρετη διαμόρφωση των τιμών. Από την έρευνα μας είναι φανερό ότι οι λύσεις που θα πρέπει να αναζητηθούν στα προβλήματα που δημιουργήθηκαν, θα πρέπει να σχετίζονται με την επίτευξη σταδιακής αύξησης του κέρδους που θα έχει ως αποτέλεσμα τη μακροχρόνια βιωσιμότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας και όχι μόνο τα περιστασιακά κέρδη. Υπάρχει ανάγκη για τη δημιουργία αναδιάρθρωσης των πολιτικών που εφαρμόζονται τόσο όσο αναφορά στη νησιωτική τουριστική ανάπτυξη και την ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού αλλά και όσο αναφορά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων. Τέλος, είναι πολύ σημαντικό να αναζητηθεί λύση στο θέμα των θαλάσσιων συγκοινωνιών και την εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών.

Ένας σημαντικός τρόπος ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου είναι η ανάπτυξη των συστημάτων κρατήσεων και οι διαδικτυακές συναλλαγές. Η εμφάνιση των συστημάτων κρατήσεων άρχισε στις αρχές της δεκαετίας του 1950, όπου υπάρχει μεγάλη αύξηση στον αριθμό των διεθνών μετακινήσεων και αντίστοιχη αύξηση των συναλλαγματικών

εισπράξεων (Ζαχαράτος, 1999). Επιπλέον στις μέρες μας το Internet είναι το καταλληλότερο μέσο ανάπτυξης για επαγγελματικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες, και στο χώρο του τουρισμού (Middleton, 2001:158). Μέσω του διαδικτύου η δυνατότητα παγκόσμιας προβολής των υπηρεσιών και προϊόντων που προσφέρει μία χώρα, σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος (Manes, 2003). Έτσι για παράδειγμα, ένα ξενοδοχείο έχει την δυνατότητα να προωθεί μέσω του διαδικτύου τα προϊόντα του εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, κάνοντάς τα γνωστά σε παγκόσμια κλίμακα (Πρωτοπαπαδάκης, 2003). Κλείνοντας αυτό το θέμα θα ήταν καλό να αναφέρουμε το ρόλο των τουριστικών πρακτορείων, ο οποίος εστιάζεται στην πολιτική του εμπορίου του τουρισμού ως προϊόν της αγοράς. Μέσα από τα τουριστικά πρακτορεία γίνεται ενημέρωση του κοινού για τις παροχές που προσφέρει το προϊόν, ενώ διευκολύνεται η κατανάλωση (Βαρβαρέσος & Σωτηριάδης, 2004).

Όσο αναφορά στο πρόβλημα που υπάρχει σχετικά με την εξυπηρέτηση των νησιωτών προκειμένου να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες και προϊόντα που δεν είναι δυνατό να παράγουν στις περιοχές τους, δηλαδή του κοινωνικού χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, θα πρέπει να εστιάσουμε στα εξής:

- Στην ανάπτυξη των διαδικασιών λειτουργίας υδατοδρομίων στα νησιά, προκειμένου να είναι ξεκάθαρη η ακτοπλοϊκή γραμμή που ακολουθείται από όλες τις εταιρείες.
- Στη σύσταση ανεξάρτητης αρχής για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ώστε να μπορούν να εξετάζονται τα προβλήματα και οι απαιτήσεις του κλάδου διεξοδικά και να δίνονται βιώσιμες λύσεις.
- Η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου, ώστε να μην επιβαρύνονται οι εταιρείες τις υποχρεωτικές μειώσεις στις τιμές των εισιτηρίων, να είναι δίκαιη η μεταφορά των πολιτών όσο αναφορά το κόστος και να υπάρχει υγιής ανταγωνισμός ανάμεσα στα μέσα μεταφοράς.

### 6.3. Επίλογος

Τα τελικά συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε από την επεξεργασία των παραπάνω στοιχείων είναι ότι:

- Αν και ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας φαίνεται να σημειώνει πρόοδο τα τελευταία χρόνια, παρόλα αυτά τα οικονομικά αποτελέσματα της κρίσης στην ελληνική οικονομία είναι εμφανή.
- Αν και η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα αποτελεί σημαντικό κοινωνικό αγαθό, αυτό περιορίζεται ως αποτέλεσμα της ελληνικής οικονομίας να συμβάλλει στην εξυπηρέτηση των αναγκών των «άγονων γραμμών».
- Η αύξηση του κόστους λειτουργίας και η μειωμένη ανταγωνιστικότητα επιβαρύνουν τις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.
- Φαίνεται να υπάρχει ανάγκη για ουσιαστική ρύθμιση των αναγκών στις γραμμές που εξυπηρετούν τις απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές.
- Είναι ανάγκη να γίνει ανάπτυξη του τουρισμού μέσα από τη χρήση της τεχνολογίας και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, εφόσον ο τουρισμός είναι από τους σημαντικότερους κλάδους που συμβάλλουν στην εθνική οικονομία.
- Τέλος, είναι ανάγκη για αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων μέσα από τη συνεργασία των εταιριών και τη μείωση του κόστους, ώστε να γίνει η ελληνική σημαία περισσότερο ανταγωνιστική.

Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας που μας προσφέρει εδώ και αιώνες τη δυνατότητα επικοινωνίας και ανάπτυξης του ελλαδικού νησιωτικού χώρου με τον ηπειρωτικό. Η ανάπτυξή της είναι ταυτισμένη με την ανάπτυξη του νησιωτικού τουρισμού και κατά συνέπεια της ελληνικής οικονομίας. Η Ελλάδα έχει έναν πολύ ιδιαίτερο γεωγραφικό χαρακτήρα που μπορεί να ταυτιστεί άμεσα μόνο με την ανάπτυξη

της ακτοπλοΐας της. Η εύρεση λύσεων για τη βιωσιμότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ανάγκη και καθήκον της πολιτείας, εφόσον μέσα από αυτή επιβιώνει και αναπτύσσεται ολόκληρος ο νησιωτικός χώρος.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α. ΞΕΝΗ

- Alexopoulos, A.B. & Fournarakis, N. G. & Katarellos, E. (2001). Current Trends in the Greek Marine Manpower Market: a Qualitative and Quantitative Approach. *Journal of Management Sciences and Regional Development*, **3**:1-20.
- Angelopoulos, J., Chlomoudis, C., Christofas, P., & Papadimitriou, S. (2013). Cost Assessment of Sea and Air Transport PSO Services: The Case of Greece. *International Journal of Maritime, Trade and Economic Issues*, **1** (2): 3-49.
- Creswell, J. W. (1998) *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Traditions*. London and Thousand Oaks, CA; Sage Publications.
- Denzin, N. K. & Lincoln, Y. S. (eds). (1994). Introduction: Entering the field of qualitative research. In N. K. Denzin N K & Y. S. Lincoln (eds), *Handbook of Qualitative Research*, pp. 1-17. London: Sage.
- Geertz, C. (1975). 'Thick Description' In the Interpretation of Culture, Hutchinson London.
- Kotler, P. (1997). *Marketing management: analysis, planning, implementation, and control*. (9<sup>th</sup> ed.). New Jersey: Prentice Hall.
- Lekakou, M. & Fafaliou, I. (2006). "The Coastal Shipping Issue in Greece. State policies, market structure and key causes." In: Hatzioannou M.C. and Harlaftis G. (Eds.) *Following the Nereids: Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Athens: Kerkyra Publications, pp. 167-179.
- Manes, T. A. (2003). «Web Services-A Manager's Guide», σελ. 228.
- Middleton, V. (2001). «Marketing in Travel and Tourism», σελ. 158.
- Patton, M. Q. (1985). Quality in qualitative research: Methodological principles and recent developments. *J of the American Educational Research Association*, Chicago.

## **B. ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

Αλεξόπουλος, Α. Β. & Φουρναράκης, Ν. Γ. (2003). *Ναυτεργατικό Δυναμικό στην Ελληνική Ακτοπλοΐα και τη Ναυτιλία Θαλασσίων Περιηγήσεων: Προβλήματα και Προοπτικές*. Επιστημονική Μελέτη για την ΕΕΕΠΠ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Βαρβαρέσος, Σ. & Σωτηριάδης, Μ. (2004). «Η προβολή της Κρήτης από τους Βρετανούς Tour Operators». *Τουριστική Επιστημονική Επιθεώρηση*, 2: 4.

Γκιζιάκης, (2006). "*Optimal Operation of Passenger Shipping in the Aegean*". International Conference "Shipping in the Era of Social Responsibility".

Ελευθεροτυπία (21 Νοεμβρίου 2014). *Ανακοίνωση σε απάντηση του ψηφίσματος των εργαζομένων*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο [www.enet.gr](http://www.enet.gr)

Ελληνική Δημοκρατία, Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, Γραφείο Αντιπεριφερειάρχη (25 Ιουλίου 2013). *Εισήγηση για το Μεταφορικό Ισοδύναμο (MI)*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο <http://84.205.237.112/oldpin/images/themata/2013/14b/14b-04.pdf>

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ. ΣΤΑΤ.) (2015). «Διακινηθέντες επιβάτες και μεταφερθέντα οχήματα με επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, κατά ακτοπλοϊκές γραμμές 2001-2004». Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr).

Εφημερίς της κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (28 Αυγούστου 2014), τεύχος πρώτο, αρ. φύλλου 170, σελ 1-68. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο [http://www.ypai.gr/cms\\_files/dynamic/c72572/news.file/0/103fek170y2014\\_el\\_GR.pdf](http://www.ypai.gr/cms_files/dynamic/c72572/news.file/0/103fek170y2014_el_GR.pdf)

Ζαχαράτος, Γ. (1999). «*Οικονομική του Τουρισμού & Οργάνωση των Τουριστικών Ταξιδιών*», Πάτρα: Ε.Α.Π., σελ. 14.

Καλοκάρδου, Ρ. (1991). «*Χρονομεριστική Μίσθωση*». Μελέτη ΕΤΒΑ.

Κυριαζή, Ν. (2002). «*Η Κοινωνιολογική Έρευνα*». Κριτική Επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Μαύρου, Δ. (7 Απριλίου 2012). *Μελέτη για την εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στα δρομολόγια των άγονων γραμμών*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο <http://www.cycladesvoice.gr/?aid=14641>

Νομοθεσία της Ε.Ε. (7 Ιουλίου 2005). *Εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο [http://europa.eu/legislation\\_summaries/other/126042\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/other/126042_el.htm)

Ξηραδάκης, Γ., Φίτσιου, Κ., Αστέρης, Κ., Μουτσάτσου, Ε., Λαγούδης, Ι. & Δημητριάδης, Δ. (2007). *Μελέτη: Ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοϊκή Αγορά- Διαφέρει η Ελλάδα από την υπόλοιπη Ευρώπη; Business Consultants*. Διαθέσιμο στο [http://www.xrtc.gr/docs/XRTC\\_2007\\_report\\_on\\_%20European\\_%20Ferry\\_Competition\\_\(GreecevsEu\)-GR.pdf](http://www.xrtc.gr/docs/XRTC_2007_report_on_%20European_%20Ferry_Competition_(GreecevsEu)-GR.pdf)

Παπαγεωργίου, Γ. (1998). *Μέθοδοι στην Κοινωνιολογική Έρευνα*. Αθήνα: Τυπωθήτω

Πλωμαρίτου, Ε. Η. (2008). *Marketing of Shipping Companies. A Tool for Improvement of Chartering Policy*. Σταμούλη Α.Ε.

Πρωτοπαπαδάκης, Ι. (2003). «*Τουριστικό Μάρκετινγκ*», Αθήνα: Σταμούλης, σελ 208.

Σαμπράκος, Ε. & Γκατζόλη, Ν. (1996). 'Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα και οι επιπτώσεις από την ανταγωνιστικότητα' στο Ε. Σαμπράκος (επιμ.) *Ακτοπλοΐα Και Μεταφορές: Ανταγωνισμός Και Συμπληρωματικότητα της: 2 η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών*, Πειραιάς: 105-119.

Σαμπράκος, Ε. (1999). *Μεταφορές και τουρισμός : 3η επιστημονική ημερίδα οικονομικής των μεταφορών*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών, επιμέλεια: Σαμπράκος, Ε.

Σαμπράκος, Ε. (Μάιος 2005). *Σημειώσεις Συνδυασμένων μεταφορών*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Διαθέσιμο στο [www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (SETE) (2014). *Στατιστικά στοιχεία ελληνικού τουρισμού*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο

<http://old.sete.gr/GR/TOYRISMOS/I%20Simasia%20tou%20Tourismoy%20stin%20El%20lada/I%20simasia%20tou%20tourismoy%202012/>

Σφακιανάκης, Μ. (2000). *Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*. Αθήνα: Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ.

Το Βήμα οικονομία (19 Οκτωβρίου 2009). Η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα το καλοκαίρι του 2009 ήταν καλύτερη από την αναμενόμενη. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=294728>

Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (22 Ιουνίου 2015). *Θεσμικό πλαίσιο θαλασσίων ενδομεταφορών*. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά στο <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25199>

Χλωμούδης, Κ., Λεκάκου, Μ., Πάνου, Κ., Παπαδημητρίου, Ε., Συριόπουλος, Θ. & Τζαννάτος, Ε. (2007). *Μεταφορές Αρτηρίες Ζωής Για Τα Νησιά*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### **ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

1. Πως είναι η σημερινή κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοία 10 και κάτι χρόνια μετά την άρση του cabotage;
2. Πόσο πολύ επηρέασε η κρίση την ακτοπλοία στην Ελλάδα;
3. Ποια προβλήματα εντοπίζονται στο χώρο και γιατί δεν μπορούν να ξεπεραστούν?
4. Υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός και αν ναι, γιατί συμβαίνει και πώς το κρίνεται;
5. Ποια η σημασία της ακτοπλοίας για την νησιώτικη ανάπτυξη της χώρας;
6. Σε σύγκριση με το Ευρωπαϊκό επίπεδο πως είναι η λειτουργία της ακτοπλοίας της Ελλάδος;
7. Μελλοντικές προτάσεις σχετικά με την καλύτερη και ορθότερη αντιμετώπιση στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοίας.