



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΟΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Εισηγητής : Ιωάννης Κωνσταντάρας 3885

Επιβλέπων : Νικόλαος Τριχάς

2010

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 Τουριστικών Επιχειρήσεων του Τ.Ε.Ι. Κρήτης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην πτυχιακή αυτή εργασία παραθέτονται στοιχεία , αποτελέσματα, πίνακες και προτάσεις που αφορούν την Συμβολή της Ακτοπλοΐας στον Ελληνικό Τουρισμό. Επίσης παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες με τα βασικά τους χαρακτηριστικά και πρόσφατα δημοσιοποιημένα στοιχεία. Ακόμα παρουσιάζονται οι κυριότεροι θαλάσσιοι οδοί και προορισμοί, καθώς επίσης οι ευκαιρίες και απειλές του κλάδου με ανάλυση SWOT.

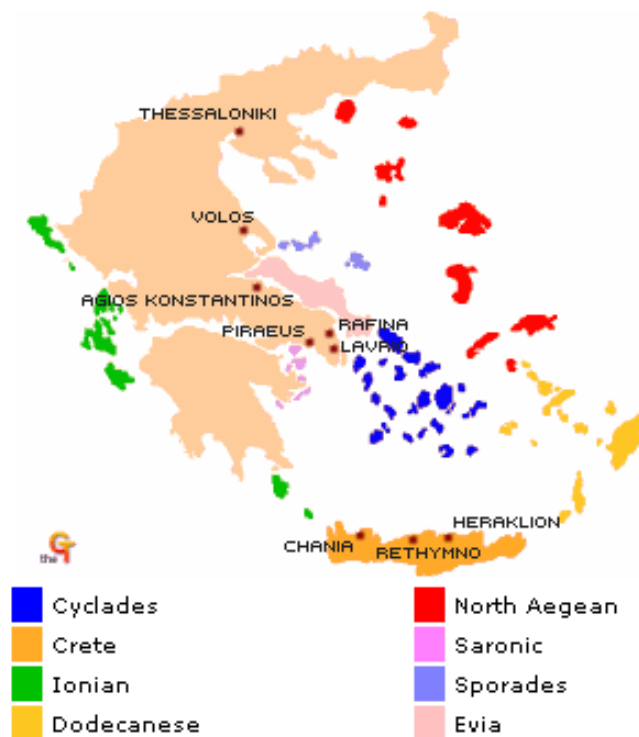
ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς ανά τον κόσμο εδώ και χρόνια, έχοντας δημιουργήσει το δικό της μύθο και φανατικό κοινό το οποίο επισκέπτεται την χώρα μας με κάθε δυνατή ευκαιρία. Έτσι, ο τουρισμός αποτελεί μια βασική πηγή εσόδων για την Ελλάδα και θεωρείται η βαριά βιομηχανία της χώρας. Όμως, ως γνωστόν κάθε προϊόν μετά την ωρίμανσή του φτάνει στο σημείο του κορεσμού και τέλος στην παρακμή. Γι αυτό και πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία από όλους όσους εμπλέκονται στην βιομηχανία του τουρισμού, στο να ανανεώνουν το προϊόν και να το κάνουν όσο το δυνατόν ανταγωνιστικότερο γίνεται διότι θα είναι ισχυρό πλήγμα για την οικονομία της χώρας εάν αυτό αρχίσει να παρακμάζει. Ήδη το Υπουργείο Τουρισμού αλλά και ο ΕΟΤ κάνουν προσπάθειες να τονώσουν το ενδιαφέρον του αγοραστικού κοινού μέσω διαφημιστικών εκστρατειών, αλλά και διακρατικών συμφωνιών για προώθηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος σε νέες αγορές. Η διαφημιστική καμπάνια του έτους 2009 αποτελείται από καταχωρήσεις στον τύπο σε μορφή ολοσέλιδης αφίσας σε 9 διαφορετικά σχέδια, από 11 τηλεοπτικά σποτ που εκτός από τον γενικό τουρισμό απευθύνονται και στον ειδικό όπως για παράδειγμα στον τουρισμό υπαίθρου, υγείας, πολιτιστικό και πολλές άλλες μορφές. Τέλος μέρος της διαφημιστικής εκστρατείας της Ελλάδας αποτελεί και η εξωτερική διαφήμιση.

Σημαντικό στοιχείο για την αύξηση του τουρισμού μιας χώρας είναι η προσβασιμότητα και η ευκολία στις μετακινήσεις εντός της χώρας ή και ειδικότερα της πόλης. Είναι κατανοητό, πως χωρίς καλά οργανωμένα μέσα μεταφοράς και συγκοινωνιών είναι δύσκολη η προσέγγιση νέων πελατών – τουριστών, αφού από την μεταβίβασή τους στον τόπο προορισμού ξεκινάει και η τουριστική τους ιδιότητα. Στην Ελλάδα χρησιμοποιούνται όλα τα μέσα για την μετακίνηση εντός και εκτός της χώρας αφού υπάρχει πρόσβαση μέσω του οδικού δικτύου, από αέρος, με πλοίο και πολύ λιγότερο μέσω του σιδηρόδρομου. Η ελληνική ναυτική δύναμη είναι από τις ισχυρότερες του κόσμου και ο ρόλος της στον Τουρισμό είναι μέγιστης σημασίας αφού η Ελλάδα διαθέτει 227 κατοικήσιμα νησιά, κάτι που κάνει την ακτοπλοΐα πρωταγωνιστή στις μετακινήσεις. Η μετάβαση στα ελληνικά νησιά είναι πολύ σημαντική και για τους ημεδαπούς

τουρίστες, αφού η πλειοψηφία των Ελλήνων καλύπτει τις τουριστικές ανάγκες του στα νησιά μας κατά τους θερινούς μήνες (<http://www.visitgreece.gr/>). Στη συνέχεια θα ασχοληθούμε ειδικότερα με τον ελληνικό τουρισμό, με τις μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες και τους σημαντικότερους προορισμούς και διαδρομές.

Εικόνα 1: Χάρτης της Ελλάδας με τα νησιωτικά συμπλέγματα



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη	3
Πρόλογος	4
Λίστα Πινάκων	7
Λίστα Σχεδιαγραμμάτων	8
Λίστα Εικόνων	9
Κεφάλαιο 1^ο: Τουρισμός – Εννοιολογικό Περιεχόμενο	10
Κεφάλαιο 2^ο: Ο τουρισμός στην Ελλάδα	16
Κεφάλαιο 3^ο: Ελληνική Ακτοπλοΐα	19
3.1 Η ιστορία της ελληνικής ακτοπλοΐας	19
3.2 Τουρισμός και Ακτοπλοΐα	20
3.3 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας	21
3.4 Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες	22
3.5 Στατιστικά στοιχεία	27
3.6 Κυριότερες Θαλάσσιοι Είσοδοι	32
3.7 Προβλήματα κλάδου	33
3.8 SWOT ανάλυση για τον κλάδο της ακτοπλοΐας	36
Κεφάλαιο 4^ο: Μεθοδολογία Έρευνας	38
Κεφάλαιο 5^ο: Αποτελέσματα Έρευνας	41
5.1 Συνέντευξη 1	41
5.2 Συνέντευξη 2	43
5.3 Συνέντευξη 3	46
5.4 Συνέντευξη 4	52
Κεφάλαιο 6^ο: Συμπεράσματα – Προτάσεις	57
Βιβλιογραφία	60
Παράρτημα Α: Θεσμικό πλαίσιο θαλασσίων ενδομεταφορών	62
Παράρτημα Β: Δικαιώματα επιβατών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές	65
Παράρτημα Γ: Πλοιοκτήτριες εταιρείες εσωτερικών και διεθνών συνδέσεων	68

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας ANEK Lines (2007)	23
Πίνακας 2:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας Superfast Ferries (2007)	23
Πίνακας 3:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας Blue Star Ferries (2007)	24
Πίνακας 4:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας Minoan Lines (2007)	25
Πίνακας 5:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας NEL Lines (2007)	25
Πίνακας 6:	Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας Hellenic Seaways (2007)	26
Πίνακας 7:	Αφίξεις τουριστών ανά λιμένα (2007)	32

ΛΙΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Σχεδιάγραμμα 1:	Κίνηση επιβατών ανά εταιρεία (2006)	28
Σχεδιάγραμμα 2:	Κίνηση αυτοκινήτων ανά εταιρεία (2006)	29
Σχεδιάγραμμα 3:	Κίνηση Φορηγών ανά εταιρεία (2006)	29
Σχεδιάγραμμα 4:	Κίνηση επιβατών ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)	30
Σχεδιάγραμμα 5:	Κίνηση αυτοκινήτων ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)	31
Σχεδιάγραμμα 6:	Κίνηση φορηγών ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)	31

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1:	Χάρτης της Ελλάδας με τα νησιωτικά συμπλέγματα	5
Εικόνα 2:	Τα λιμάνια της Ελλάδας	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ

Πολλές προσπάθειες έχουν γίνει για να δοθεί ένας ακριβής ορισμός για τον τουρισμό, χωρίς αυτό να έχει γίνει δυνατό. Γενικά μπορούμε να ορίσουμε ως τουρισμό την μεμονωμένη ή ομαδική μετακίνηση σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς για πάνω από 24 ώρες με σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών τους αναγκών. Επίσης η διάρκεια της διαμονής πρέπει να είναι προσωρινού χαρακτήρα, δηλαδή να υπάρχει η πρόθεση της επιστροφής στο μόνιμο τόπο κατοικίας (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Τουρίστας: Ως τουρίστας ορίζεται το άτομο το οποίο επισκέπτεται ένα προορισμό προσωρινά και διαμένει σ' αυτόν για 24 ώρες με σκοπό τις διακοπές, επαγγελματικό σκοπό, υγεία, σπουδές, συμμετοχή σε αποστολή, σύσκεψη ή συνέδριο, επίσκεψη φίλων ή συγγενών, θρησκευτικούς λόγους και τέλος για άθληση (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Εκδρομέας: Ως εκδρομέα ορίζουμε το άτομο το οποίο επισκέπτεται ένα προορισμό για λιγότερο από 24 ώρες. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, οι επισκέπτες που φεύγουν την ίδια μέρα της άφιξής τους χωρίς να διανυκτερεύσουν και τέλος τα πληρώματα πλοίων και αεροπλάνων που επισκέπτονται τον προορισμό για μια ολόκληρη μέρα χωρίς να διανυκτερεύσουν (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Παράγοντες του τουρισμού: Στον Τουρισμό συναντάμε 4 στοιχεία: α) τον τουρίστα, ο οποίος επιδιώκει να ικανοποιήσει τις ανάγκες του, β) την τουριστική επιχείρηση, η οποία επιδιώκει χρηματικό όφελος, γ) τον τόπο φιλοξενίας, ο οποίος προσβλέπει στον πολιτιστικό παράγοντα, στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και φυσικά την δημιουργία εσόδων και τέλος δ) την διοίκηση του τουριστικού προορισμού, που βλέπει τον τουρισμό ως παράγοντα οικονομικής ευμάρειας λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν και τις αρνητικές επιπτώσεις (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Κίνητρα: Τέσσερα είναι τα βασικά κίνητρα για την πραγματοποίηση ενός τουριστικού ταξιδιού και είναι τα εξής (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999):

1. *Φυσικά και κλιματολογικά* στοιχεία που διαδραματίζουν έναν από τους βασικότερους πόλους έλξης π.χ. θερμοκρασία, ηλιοφάνεια, κλπ.
2. *Οικονομικά* στοιχεία που αποτελούνται από το κόστος ζωής στον τόπο προορισμού, κόστος μετακίνησης, κλπ.
3. *Ψυχολογικά* στοιχεία, όπως η ψυχολογική διάθεση και η ανάγκη για την εκτέλεση ενός ταξιδιού. Η ψυχολογική σε συνδυασμό με την οικονομική κατάσταση του υποψήφιου τουρίστα παίζουν σημαντικό ρόλο στην τελική του απόφαση.
4. *Πολιτιστικά* στοιχεία όπως μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι, κλπ, τα οποία όμως δεν ασκούν ισχυρή επίδραση στην πλειονότητα των τουριστών, αυτών δηλαδή που κάνουν μαζικό τουρισμό.

Κατηγορίες Τουρισμού : Ο Τουρισμός διακρίνεται σε έξι βασικές κατηγορίες (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999):

1. *Μαζικός*: Χαρακτηρίζεται από ομαδικότητα συμμετοχής στην οργάνωση της μετακίνησης και την συγκέντρωση στον τόπο διαμονής.
2. *Ατομικός*: Η αντίθετη μορφή τουρισμού από αυτή του μαζικού και χαρακτηρίζεται από ατομική οργάνωση μετακίνησης και διαμονής.
3. *Εσωτερικός*: Πραγματοποιείται από τον ντόπιο πληθυσμό μιας χώρας στα πλαίσια της επικράτειας αυτής. Προσφέρει σημαντικά οφέλη στη χώρα αυτή, όπως τη μη εκροή συναλλάγματος.
4. *Εξωτερικός*: Πραγματοποιείται από άτομα που εγκαταλείπουν προσωρινά τη μόνιμη χώρα κατοικίας τους για να επισκεφτούν κάποια άλλη για τουριστικούς λόγους. Διακρίνεται σε ενεργητικό όταν η χώρα δέχεται ξένους τουρίστες, αφού υπάρχει εισροή συναλλάγματος και σε παθητικό όταν ντόπιοι κάτοικοι μιας χώρας επιλέγουν μια άλλη χώρα για τουριστικούς λόγους, οπότε υπάρχει εκροή συναλλάγματος.
5. *Συνεχής*: Το βασικό χαρακτηριστικό αυτής της μορφής τουρισμού είναι η χρονική διάρκεια η οποία διαρκεί όλο το χρόνο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα

αυτού του τύπου είναι ο μορφωτικός, ο συνεδριακός, ο τουρισμός κινήτρων, εκθέσεων και ο τουρισμός πόλης

6. *Εποχιακός*: Αντίθετα με το συνεχή, ο εποχιακός τουρισμός δεν διαρκεί όλο το χρόνο, οπότε εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τις κλιματικές συνθήκες. Τα κυριότερα παραδείγματα είναι ο γενικός τουρισμός το καλοκαίρι και ο τουρισμός παραχείμασης και χειμερινών αθλημάτων το χειμώνα.

Μορφές εναλλακτικού τουρισμού: Οι βασικότερες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, αναφορικά, είναι οι παρακάτω (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999):

Γενικός τουρισμός, μορφωτικός τουρισμός, εκθεσιακός, υγείας, άθλησης, πόλης, συνεδριακός, περιπέτειας, οικογενειακός, τρίτης ηλικίας, χειμερινών σπορ, παραχείμασης, ορεινός, αγροτικός, θαλάσσιος, χρονομεριστικός, θρησκευτικός, επιλεκτικός, λαϊκός, κινήτρων, οικολογικός, κοσμοπολίτικος, κοινωνικός και τέλος ο τουρισμός αναπήρων.

Οικονομικές επιδράσεις: Ο τουρισμός έχει πολλές επιδράσεις στην οικονομία του τόπου προορισμού, άρα και στην καθημερινή ζωή. Τα χρήματα που εισρέουν σε μια οικονομία από τον τουρισμό, δεν σταματούν σε μια συγκεκριμένη συναλλαγματική πράξη, αλλά μπαίνουν σε ένα βαθύ οικονομικό κύκλωμα προκαλώντας ανάπτυξη της παραγωγικής διαδικασίας αλλά παράλληλα και της καταναλωτικής συμπεριφοράς. Τα συναλλαγματικά έσοδα από τον τουρισμό είναι πολύ σημαντικά για κάθε οικονομία και ειδικότερα για χώρες που δεν έχουν ισχυρό νόμισμα. Φυσικά ο τουρισμός συμβάλλει και στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος χωρίς όμως αυτό να δείχνει με απόλυτη ακρίβεια τις οικονομικές του επιδράσεις. Ακόμα δημιουργούνται θέσεις απασχόλησης λόγω του τουρισμού, είτε που σχετίζονται άμεσα, είτε έμμεσα με αυτόν, είτε επαγωγικά λόγω του πολλαπλασιαστική του τουριστικού εισοδήματος. Τέλος, δημιουργούνται κύρια ή συμπληρωματικά εισοδήματα και γίνονται επενδύσεις κεφαλαίου λόγω του τουρισμού (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Το τουριστικό προϊόν

Το τουριστικό προϊόν αποτελείται από υλικά αγαθά, άυλες υπηρεσίες, αλλά και φυσικούς πόρους. Πιο συγκεκριμένα, αποτελείται από τα εξής στοιχεία :

Μη αναπαραγόμενοι πόροι

- Φυσικοί πόροι (βουνά, θάλασσα, κλπ.)
- Ιστορικοί και πολιτιστικοί πόροι (μουσεία, αρχαιότητες, κλπ.)

Αναπαραγόμενοι πόροι

- Πολιτιστικές και άλλες εκδηλώσεις
- Δραστηριότητες απασχόλησης ελεύθερου χρόνου όπως π.χ. άθληση
- Επιχειρηματικές και επαγγελματικές εκδηλώσεις όπως π.χ. συνέδρια

Συμπληρωματικές υπηρεσίες

- Υπηρεσίες υποδοχής όπως καταλύματα, ξενοδοχεία, κλπ.
- Υπηρεσίες διατροφής όπως π.χ. εστιατόρια, μπαρ, κλπ.
- Εμπορικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες όπως καταστήματα, τράπεζες, κλπ.
- Υπηρεσίες υποδομής όπως δρόμοι, λιμάνια, κλπ.
- Υπηρεσίες μεταφορικών μέσων όπως αεροπορικές, ακτοπλοϊκές, κλπ.

Μη υλικά συστατικά στοιχεία

- Αισθητικές αξίες
- Πολιτιστικές αξίες
- Προσδοκίες και ικανοποίηση τουριστών

Επίσης τα τουριστικά αγαθά διακρίνονται σε ιδιωτικά και δημόσια. Τα ιδιωτικά αγαθά αποτελούνται από επιχειρηματικές δραστηριότητες, ενώ τα δημόσια είναι αυτά που παρέχει το κράτος, όπως λιμάνια, αεροδρόμια, μουσεία κλπ.

Τα υλικά αγαθά με τη σειρά τους διακρίνονται σε :

- Διαρκή (μνημεία, αγάλματα, κλπ.)
- Καταναλωτικά (τρόφιμα, κλπ.)
- Αναντικατάστατα (μοναδικής αξίας μνημεία όπως π.χ. ο Παρθενώνας)
- Αντικαταστατά (μεταφορικά μέσα)

Τα άυλα αγαθά διακρίνονται σε :

- Προσωπικά (υπηρεσίες ξεναγού, κλπ.)
- Υπηρεσίες από διαρκή τουριστικά αγαθά (μουσεία, κλπ.)

Συστατικά στοιχεία τουριστικού προϊόντος :

Υπάρχουν πέντε βασικά συστατικά στοιχεία που συνθέτουν το τουριστικό προϊόν και αυτά είναι τα εξής :

- Τα θέλγητρα του τόπου προορισμού, τα στοιχεία δηλαδή που υπάρχουν στο περιβάλλον του τόπου προορισμού. Αυτά περιλαμβάνουν τα φυσικά θέλγητρα όπως την θάλασσα, τις παραλίες κλπ., τα κατασκευασμένα θέλγητρα όπως κτήρια, υποδομές κλπ., πολιτιστικά θέλγητρα όπως μουσεία, αρχαιότητες κλπ και τέλος τα κοινωνικά θέλγητρα τα οποία αφορούν την εμπειρία που αποκτά ο τουρίστας από τον τρόπο ζωής των ντόπιων κατοίκων.
- Οι διευκολύνσεις που παρέχει ο τόπος προορισμού ώστε να μπορέσει ο τουρίστας να απολαύσει την επίσκεψή του. Στις διευκολύνσεις περιλαμβάνονται τα καταλύματα, τα εστιατόρια και γενικά κάθε στοιχείο που θα διευκολύνει τον τουρίστα να απολαύσει τον τόπο προορισμού.
- Η προσπελασιμότητα του τόπου προορισμού, η οποία εξαρτάται από τις υποδομές της περιοχής, όπως λιμάνια, αεροδρόμια κλπ. αλλά και από την υπάρχουσα τεχνολογία. Η προσπελασιμότητα διαμορφώνει και σε μεγάλο βαθμό το κόστος του τουριστικού προϊόντος.
- Η εικόνα του τόπου προορισμού είναι ίσως το σημαντικότερο στοιχείο για την λήψη της απόφασης για την εκτέλεση ενός ταξιδιού αναψυχής. Η εικόνα αυτή αποτελείται από τρία στοιχεία, το γνωστικό στοιχείο το οποίο είναι οι

πεποιθήσεις του ατόμου για τον τόπο προορισμού, το συναισθηματικό στοιχείο που σχετίζεται με τα κίνητρα και τέλος το παρορμητικό στοιχείο που σχετίζεται με την λήψη της τελικής απόφασης.

- Τέλος η τιμή του τουριστικού προϊόντος που αφορά το συνολικό κόστος της δαπάνης συμπεριλαμβάνοντας το κόστος μετακίνησης, διαμονής, διατροφής και συμμετοχής στις τουριστικές υπηρεσίες.

Κοινωνικές επιδράσεις: Ο τουρισμός επιδρά και στην ψυχολογία των ανθρώπων, των κοινωνικών δεσμών και ομάδων, της ανθρώπινης ηθικής και τέλος της δημόσιας υγείας (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Πολιτιστικές επιδράσεις: Ο τουρισμός επηρεάζει και πολιτιστικά, αφού ο πολιτισμός έχει εμπορευματοποιηθεί και δεν λείπουν φθορές σε μνημεία λόγω της μεγάλης προσέλευσης επισκεπτών. Από την θετική πλευρά δε, λόγω του τουρισμού άρχισαν να ευαισθητοποιούνται οι πολίτες και τα κράτη αξιοποιώντας μνημεία και δημιουργώντας πολιτιστικά προγράμματα (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

Περιβαλλοντικές επιδράσεις: Οι επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον είναι επίσης πολύ σημαντικές. Η χρήση δασικών εκτάσεων για τη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων, η ρύπανση της θάλασσας, η εναέρια μόλυνση λόγω των αυξημένων αεροπορικών μετακινήσεων, καθώς επίσης και κάθε μόλυνση του περιβάλλοντος ή καταστροφή αρχαιολογικών ή θρησκευτικών μνημείων αποτελεί αρνητική παρενέργεια του τουρισμού (Ηγουμενάκης, κ.ά., 1999).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η συμβολή της τουριστικής οικονομίας το 2009 στο ΑΕΠ της Ελλάδας φτάνει το 15,2%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία (774.200 θέσεις εργασίας) αντιστοιχεί στο 18,5% των απασχολουμένων. Μέχρι το 2019 η απασχόληση στην τουριστική οικονομία μπορεί να αυξηθεί τουλάχιστον κατά 360.000 άτομα, καλύπτοντας το 100% των ανέργων κατά το 2009 (www.sete.gr).

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2009 ήταν 16η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 15η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2009, η χώρα μας καταλαμβάνει την 24η θέση μεταξύ 133 χωρών στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 71η. Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι ο ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας, ο οποίος είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο (www.sete.gr).

Το ελληνικό τουριστικό προϊόν έχει αρκετές ιδιαιτερότητες και με σημαντικότερες αυτών τις γεωγραφικές. Η χώρα μας διαθέτει πάνω από 6000 νησιά και νησίδες, αλλά από αυτά μόνο τα 227 είναι κατοικήσιμα και μόνο 78 από αυτά έχουν πάνω από 100 μόνιμους κατοίκους. Τα μεγαλύτερα κατά σειρά ελληνικά νησιά είναι η Κρήτη, η Εύβοια, η Λέσβος και η Ρόδος. Τα ελληνικά νησιά έχουν χωριστεί σε 8 ομάδες, με κριτήρια κυρίως γεωγραφικά, δηλαδή στα νησιά του Αργοσαρωνικού, τις Κυκλάδες, τα νησιά του Ιονίου, τα Δωδεκάνησα, τις Σποράδες, την Κρήτη, την Εύβοια και τέλος τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου (<http://www.visitgreece.gr/>).

Νησιά Αργοσαρωνικού: Τα σημαντικότερα νησιά του Αργοσαρωνικού είναι η Σαλαμίνα, η Αίγινα, ο Πόρος, η Ύδρα, οι Σπέτσες και το Αγκίστρι.

Κυκλάδες: Τα σημαντικότερα νησιά των Κυκλάδων είναι η Σύρος, η Νάξος, η Σαντορίνη, η Πάρος, η Άνδρος, η Μύκονος, η Τήνος, η Μήλος, η Σίφνος, η Κέα, η Ίος,

η Αμοργός, η Κύθνος, η Σέριφος, η Δήλος, τα Κουφονήσια, η Φολέγανδρος και η Αντίπαρος.

Επτάνησα (Ιόνια): Τα σημαντικότερα νησιά των Επτανήσων είναι η Κέρκυρα, η Ιθάκη, η Ζάκυνθος, η Κεφαλονιά, η Λευκάδα, τα Κύθηρα και οι Παξοί.

Δωδεκάνησα: Τα σημαντικότερα νησιά των Δωδεκανήσων είναι η Ρόδος, η Κως, η Κάλυμνος, η Λέρος, η Κάρπαθος, η Πάτμος, η Σύμη, η Αστυπάλαια, η Κάσος, η Νίσυρος, η Τήλος, το Καστελόριζο, οι Λειψοί και η Τένεδος.

Σποράδες: Τα σημαντικότερα νησιά των Σποράδων είναι η Σκιάθος, η Σκόπελος, η Σκύρος και η Αλόνησος.

Βορειοανατολικού Αιγαίου: Τα σημαντικότερα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου είναι η Χίος, η Λέσβος, η Σάμος, η Λήμνος, η Θάσος, η Ικαρία, η Σαμοθράκη, τα Ψαρά, οι Οινούσες και οι Φούρνοι.

Εκτός όμως από τη νησιωτική Ελλάδα που δέχεται μεγάλο μέρος των τουριστών κάθε χρόνο, σημαντικό ρόλο στην έλξη ξένων τουριστών παίζει και η ηπειρωτική Ελλάδα με σημαντικότερες περιοχές την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Χαλκιδική, την Πελοπόννησο και άλλες. Η Ελλάδα διαθέτει φυσική ομορφιά, πολύ καλό κλίμα λόγω γεωγραφικής θέσης, πολύ μεγάλο αριθμό μνημείων αλλά και πολλά άλλα στοιχεία όπως την ελληνική φιλοξενία, τη μεσογειακή διατροφή και άλλα που την καθιστούν ως ιδανικό προορισμό για διακοπές αναψυχής και όχι μόνο.

Όπως προαναφέρθηκε, τα νησιά αποτελούν ίσως το βασικό κομμάτι του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, αφού κατά κύριο λόγο η τουριστική περίοδος στην Ελλάδα είναι η θερινή. Επιπλέον η τεράστια συμβολή των νησιών στον Ελληνικό Τουρισμό φαίνεται και από το ότι το 58,5% του συνόλου των ξενοδοχείων της χώρας βρίσκεται στα νησιά, διατηρώντας το 62,6% των ξενοδοχειακών κλινών (2003). Η πιο μαζική έλευση τουριστών στη χώρα μας γίνεται αεροπορικώς και πολλές φορές με πτήσεις charter οι τουρίστες βρίσκονται κατ' ευθείαν από τη χώρα τους στον προορισμό που

επέλεξαν να περάσουν τις διακοπές τους. Όμως δεν συνδέονται όλα τα νησιά μας αεροπορικώς και για την ακρίβεια αυτά που διαθέτουν αεροδρόμιο είναι τα εξής: η Κρήτη, η Αστυπάλαια, η Χίος, η Κέρκυρα, η Ικαρία, η Κάρπαθος, η Κάσος, το Καστελόριζο, η Κεφαλονιά, τα Κύθηρα, η Κως, η Κάλυμνος, η Λέρος, η Λήμνος, η Μήλος, η Μύκονος, η Πάρος, η Νάξος, η Ρόδος, η Σάμος και η Σαντορίνη. Μπορεί το αεροπλάνο να είναι ο γρηγορότερος τρόπος να ταξιδέψει κανείς, όμως έχει και αρκετά αρνητικά, όπως το κόστος που είναι αρκετά μεγάλο π.χ. για μια οικογένεια, αλλά και δεν επιτρέπει συχνή χρήση για κάποιον που θέλει να επισκεφθεί παραπάνω από έναν προορισμούς. Επίσης είναι αδύνατον να μεταφέρει κανείς το ιδιωτικό του μέσο μεταφοράς αν το επιθυμεί. Επιπλέον η μεταφορική δυνατότητα του αεροπλάνου είναι περιορισμένη και τέλος και ειδικά για την Ελλάδα, είναι αδύνατο να υπάρχει σε κάθε νησί από ένα αεροδρόμιο. Δεν είναι όμως μόνον αυτοί οι λόγοι για τους οποίους η Ελλάδα διαθέτει παραδοσιακά μια ισχυρή ναυτική δύναμη καθώς η ανάγκη ύπαρξής της και ανάπτυξής της είναι μεγάλη (www.visitgreece.gr).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

3.1 Η ιστορία της ελληνικής ακτοπλοΐας

Η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία της Ελλάδας ιδρύθηκε το 1857 στη Σύρο με την επωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοΐα», με αρχικό κεφάλαιο τα 2.000.000 δραχμές. Το ήμισυ των μετοχών κατείχε το Ελληνικό Δημόσιο και η Εθνική Τράπεζα. Ο αρχικός στόλος της εταιρείας αποτελούνταν από τρία πλοία, αρχικά με το ανασκευασμένο «Αιγαίον» και στη συνέχεια με τα νεότεριστα «ΙΡΙΣ» και «ΚΑΡΤΕΡΙΑ». Στη συνέχεια αποκτήθηκαν ακόμη τέσσερα πλοία, τα οποία όπως και τα προηγούμενα εκτελούσαν δρομολόγια για την ταχυδρομική υπηρεσία και για την εξυπηρέτηση επιβατών μεταξύ του ελεύθερου Βασιλείου και των υπόδουλων περιοχών. Ο στόλος της εταιρείας έφτασε τα 14 πλοία και τα δρομολόγιά της από την Τεργέστη ως την Κωνσταντινούπολη. Λόγω κακών χειρισμών όμως, τα οικονομικά προβλήματα κατέστησαν την λειτουργία της ασύμφορη, έτσι το 1892 επήλθε η διάλυσή της. Το 1893 όμως ιδρύθηκε μια νέα εταιρεία με την επωνυμία «Η Ατμοπλοΐα της Σύρου», η οποία είχε τις βάσεις της στην παλιά και με δύναμη πέντε πλοίων έθεσε νέες βάσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Στη συνέχεια ιδρύθηκαν και άλλες εταιρείες και έτσι άρχισε να αναπτύσσεται το λιμάνι του Πειραιά που μέχρι τότε δεν είχε πρωτεύων ρόλο όπως αυτό της Σύρου. Πρώτη εγκαταστάθηκε στο λιμάνι του Πειραιά η «Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα» και ακολούθησαν οι εταιρείες Τόγια, Διακάκη, «Ακτοπλοΐα της Ελλάδος» και πολλές άλλες. Το 1906 με την ίδρυση της «Υπερωκεάνιου Ελληνικής Ατμοπλοΐας» συνδέθηκε για πρώτη φορά ο Πειραιάς με τη Νέα Υόρκη. Ο ελεύθερος όμως ανταγωνισμός υπήρξε για πολλές από αυτές τις εταιρείες καταστροφικός, έτσι το 1932 εκδόθηκε ο νόμος «περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» για να αποκατασταθεί η τάξη στον χώρο, διότι η ακτοπλοΐα ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών και επιβατών, εκτός βέβαια του σιδηροδρόμου. Το 1950 και μετά το πέρας του πολέμου νέες εταιρείες εμφανίστηκαν και το 1970 εισήχθησαν στο χώρο οι εταιρείες λαϊκής βάσης με αφετηρία την Κρήτη (www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm).

3.2 Τουρισμός και Ακτοπλοΐα

Η ανάγκη ύπαρξης μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής ναυτικής δύναμης σε μια χώρα όπως η Ελλάδα είναι πολύ σημαντική όχι μόνο για λόγους τουριστικούς αλλά και για λόγους επιβίωσης των κατοίκων μικρών ή απομονωμένων νησιών. Καθημερινά εκτός από τουρίστες, μεταφέρονται με τα πλοία της γραμμής τόνοι αγαθών απαραίτητων για την ομαλή ζωή των κατοίκων. Ακόμα η ελληνική ναυτιλία παρέχει και ανθρωπιστικές υπηρεσίες με την διακομιδή ασθενών σε νοσοκομεία της ηπειρωτικής Ελλάδος, αλλά και ανθρώπων που είναι ανάγκη να μεταβούν στα αστικά κέντρα προκειμένου να διευθετήσουν προσωπικές τους υποχρεώσεις που είναι αδύνατο να πραγματοποιηθούν στο μόνιμο τόπο κατοικίας τους. Όλες αυτές οι υπηρεσίες σχετίζονται βεβαίως έμμεσα με τον τουρισμό.

Η σύγχρονη ελληνική ακτοπλοΐα έκανε τα πρώτα της βήματα τη δεκαετία του 1960 και με γοργούς ρυθμούς έφτασε να είναι από τις ισχυρότερες του κόσμου. Σε αυτήν εκτός από τα μεγάλα πλοία της γραμμής, συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία των ημερησίων κρουαζιέρων (Daily Cruises), αλλά και τα ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής (Yachts). Ευνόητο λοιπόν είναι ότι ακριβής αριθμός των τουριστών που ταξιδεύουν με πλοίο δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί, όμως σίγουρα είναι πολύ μεγάλος. Σήμερα στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα υπάρχουν περί τις 356 γραμμές από τις οποίες, 242 είναι ελεύθερες, οι 84 είναι επιδοτούμενες και οι 30 πορθμειακές. Οι κρατικές δαπάνες για τις επιδοτούμενες γραμμές το 2008 έφτασαν τα 35 εκατομμύρια ευρώ. (<http://www.yen.gr/wide/home.html>) (wikipedia.com)

3.3 Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας

Τα κυριότερα λιμάνια της χώρας μας ως προς τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων είναι τα εξής (<http://www.yen.gr/wide/home.html>):

Πειραιάς: Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αυτό του Πειραιά, εξυπηρετεί δρομολόγια για Κρήτη, Αργοσαρωνικό, Δωδεκάνησα και Κυκλάδες.

Ραφήνα: Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί τα νησιά της Τήνου, Μυκόνου, Άνδρου και την περιοχή Μαρμάρι της Εύβοιας.

Λαύριο: Από το Λαύριο μπορεί κανείς να ταξιδέψει προς Άνδρο, Φολέγανδρο, Ίο, Κέα, Κύθνο, Μήλο, Λήμνο, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Σύρο, Τήνο, Σίκινο, Αμοργό, Άγιο Ευστράτιο, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη.

Πάτρα: Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί δρομολόγια για Ιταλία και πιο συγκεκριμένα για Ανκόνα, Μπάρι, Βενετία, Πρίντεζι, Τεργέστη, αλλά και για Κεφαλονιά, Κέρκυρα, Ζάκυνθο, τους Παξούς και την Ηγουμενίτσα.

Ηγουμενίτσα: Από την Ηγουμενίτσα αναχωρούν πλοία με προορισμό τα παραπάνω λιμάνια της Ιταλίας, αλλά και με προορισμό την Κέρκυρα.

Σημαντικότερα λιμάνια νήσων : Από τα λιμάνια των ελληνικών νησιών, εκτός αυτών της Κρήτης (δηλαδή των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Ηρακλείου), της Ρόδου, της Χίου και της Λέσβου, ξεχωρίζει κανείς αυτά της Πάρου, της Μυκόνου και της Σαντορίνης.

Εικόνα 2: Τα λιμάνια της Ελλάδας



3.4 Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες

Οι μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι αυτές που ήδη είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, δηλαδή η ANEK Lines, Attica Group (Superfast Ferries), Blue Star Ferries, Minoan Lines, NEL Lines, SAOS Ferries αλλά και η Hellenic Seaways που αν και δεν είναι εισηγμένη κατέχει μεγάλο μέρος της αγοράς.

ANEK Lines: Στις 10 Απριλίου 1967 ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά. Ο στόλος της εταιρείας αριθμεί σήμερα 11 πλοία. Από αυτά τα 5 δραστηριοποιούνται στο χώρο της Αδριατικής, τα 4 στην Κρήτη, ένα είναι ναυλωμένο στην Τυνησιακή εταιρεία COTAVAN και το τελευταίο βρίσκεται σε ναυπηγείο για μετασκευή. Η ANEK εξακολουθεί να ανανεώνει το στόλο της κυρίως με μεταχειρισμένα πλοία και ως εκ

τούτου ο μέσος όρος της ηλικίας τους ξεπερνά τα 20 χρόνια. Η εταιρεία θεωρείται λαϊκής βάσης, αφού το 61% ανήκει στο κοινό, ελέγχεται όμως από την Sea Star Capital (I. Βαρδινογιάννης, Restis Group, George Fragos) η οποία έχει το 32,5%. Το υπόλοιπο 6,5% ανήκει στην Κα. Αμ. Βαρδινογιάννη (XRTC, 2008). Χαρακτηριστικά, η κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας για το 2007 είχε ως εξής:

Πίνακας 1: Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας ANEK Lines (2007)

Επιβάτες	1,811,000
Οχήματα	353,000
Φορτηγά	231,000

Attica Group: Το 1918 ιδρύεται η εταιρεία με την επωνυμία “Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας Ελλάδος” και το 1924 εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αξιών. Το 1992 γίνεται αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος και επωνυμίας σε “Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.”, ενώ το 1993 ιδρύεται η θυγατρική Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και το 1999 γίνεται η εξαγορά της εταιρείας Γραμμές Στρίντζης Ναυτιλιακή Α.Ε. σε ποσοστό που φτάνει το 48,8% και η αλλαγή του ονόματος αυτής σε Blue Star Ferries. Η εταιρεία Superfast Ferries διαθέτει σήμερα 5 πλοία εκ των οποίων τα 4 δραστηριοποιούνται στο χώρο της Αδριατικής και ένα στην διαδρομή Αθήνα-Ηράκλειο. Επίσης να αναφερθεί ότι αναμένεται να παραλάβει ακόμα ένα πλοίο από Ιταλικά ναυπηγεία προς το τέλος του 2009. Ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων δεν ξεπερνά τα 10 χρόνια αφού πολιτική της εταιρείας είναι να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες με νεότευκτα πλοία (XRTC, 2008, <http://www.superfast.com/>). Χαρακτηριστικά η κίνηση επιβατών και οχημάτων για το 2007 ήταν ως εξής:

Πίνακας 2: Κίνηση επιβατών και οχημάτων της εταιρείας Superfast Ferries (2007)

Επιβάτες	582,911
Οχήματα	123,142
Φορτηγά	114,023

Blue Star Ferries: Η εταιρεία διαθέτει 8 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 13 χρόνια. Τέσσερα από αυτά εκτελούν δρομολόγια στις Κυκλάδες, τρία στα Δωδεκάνησα και ένα στην Αδριατική που εκεί δραστηριοποιείται συμπληρωματικά με το στόλο της Attica Group. Η εταιρεία κατά 85% ανήκει στην Marfin Investment Group όπως άλλωστε και η Attica Group κατά 89% ενώ το υπόλοιπο ποσοστό των μετοχών ανήκει στο κοινό. Η εταιρεία τα τελευταία χρόνια εμφανίζει βελτίωση όσον αφορά τον κύκλο εργασιών της και αυτό οφείλεται κυρίως στα καινούρια πλοία που δραστηριοποιούνται στις Κυκλάδες (XRTC, 2008, <http://www.bluestarferries.gr/>). Χαρακτηριστικά η κίνηση των επιβατών και οχημάτων για το έτος 2007 είχε ως εξής:

**Πίνακας 3: Κίνηση επιβατών και οχημάτων
της εταιρείας Blue Star Ferries (2007)**

Επιβάτες	3,309,822
Οχήματα	458,611
Φορτηγά	159,059

Minoan Lines: Στις 25 Μαΐου 1972 ιδρύεται η εταιρεία και το 1998 εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Οι Minoan Lines διαθέτουν στόλο 5 πλοίων (μετά την πρόσφατη πώληση του F/B Pasiphae Palace), 3 εκ των οποίων δραστηριοποιούνται στην Αδριατική Θάλασσα και 2 στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο. Ο στόλος της εταιρείας είναι από τους νεότερους και πιο σύγχρονους της ακτοπλοΐας. Η Minoan Lines μέχρι πρόσφατα θεωρείτο εταιρεία λαϊκής βάσης αφού στο κοινό ανήκε το 68% ενώ το υπόλοιπο 32% ανήκε στην ιταλική Grimaldi Group. Μετά την πρόσφατη Υποχρεωτική Δημόσια Προσφορά, ο όμιλος Grimaldi αύξησε το ποσοστό του στο 88% περίπου και ως εκ τούτου ελέγχει την εταιρεία. Η Minoan Lines τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια σταθερότητα στην κίνηση επιβατών και οχημάτων (XRTC, 2008, <http://www.minoan.gr/>). Χαρακτηριστικά για τη χρονιά 2007 η κίνηση των Μινωικών Γραμμών είχε ως εξής :

**Πίνακας 4: Κίνηση επιβατών και οχημάτων
της εταιρείας Minoan Lines (2007)**

Επιβάτες	1,524,000
Οχήματα	275,000
Φορτηγά	150,000

NEL Lines: Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ή NEL Lines ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου του 1972 με έδρα τη Μυτιλήνη. Η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο 8 πλοίων με μέσο όρο ηλικίας τα 24 έτη. Από αυτά τα 3 δραστηριοποιούνται στο Βόρειο Αιγαίο, 4 στις Κυκλάδες και 1 στη Κρήτη και συγκεκριμένα στη γραμμή Πειραιάς-Ρέθυμνο. Η NEL Lines δραστηριοποιείται εξ' ολοκλήρου στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Και αυτή η εταιρεία θεωρείται λαϊκής βάσης, αφού ανήκει σε ποσοστό 56% στο κοινό, ενώ το 20% ανήκει στον κ. Βεντούρη, το 9% στην Millennium Bank και τέλος το 15% στην D.K.S. Ltd (XRTC, 2008, <http://www.nel.gr/>). Το μεταφορικό έργο της εταιρείας για το 2007 είχε ως εξής:

**Πίνακας 5: Κίνηση επιβατών και οχημάτων
της εταιρείας NEL Lines (2007)**

Επιβάτες	934,177
Οχήματα	125,662
Φορτηγά	27,897

SAOS Ferries: Η εταιρεία SAOS Ferries συστάθηκε το 1975 ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης από τους κατοίκους και τους μετανάστες της Σαμοθράκης ως εταιρεία λαϊκής βάσης με σκοπό τη σύνδεση του νησιού με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας. Το 1999 προχωρά στην μετατροπή της νομικής της μορφής σε Α.Ε. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με 11 πλοία, εκ των οποίων 9 στην περιοχή του Βορειοανατολικού Αιγαίου, 1 στις Κυκλάδες και 1 στα Δωδεκάνησα με μέσο όρο ηλικίας αυτών τα 27 χρόνια. Η στρατηγική της εταιρείας μέχρι το 2005 ήταν να στηρίζει τον κύκλο εργασιών της, στις επιδοτήσεις της άγονης γραμμής οι οποίες συνεισέφεραν περί το 40% των

εσόδων της. Τώρα πια όμως η εταιρεία εστιάζει περισσότερο στο ανταγωνιστικό κομμάτι της αγοράς. Όπως προαναφέρθηκε η SAOS Ferries είναι λαϊκής βάσης, αν και μεγάλο μέρος του μετοχικού πακέτου όπως και το management είναι στην κατοχή του κυρίου Φώτη Μανούση. Τα τελευταία χρόνια η εταιρεία παρουσιάζει αυξημένο κύκλο εργασιών, αλλά και αυξημένο μεταφορικό έργο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα εφημερίδων, η εταιρεία παρουσιάζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα, τα δε πλοία της παραμένουν δεμένα (XRTC, 2008, <http://www.saos.gr/>).

Hellenic Seaways: Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται από το 1999 και κατέχει το μεγαλύτερο σε μέγεθος στόλο με 33 πλοία τα οποία καλύπτουν 35 λιμάνια της χώρας. Από αυτά, τα 11 είναι ταχύπλοα, τα 7 υδροπτέρυγα, 10 επιβατηγά και 5 οχηματαγωγά. Συγκεκριμένα 9 εκτελούν δρομολόγια στις Κυκλάδες, 4 στις Σποράδες, 3 στην Κρήτη, 9 στον Αργοσαρωνικό, 1 στο Βορειοανατολικό Αιγαίο, 3 στην Αδριατική, 2 υπό καθεστώς ναύλωσης και 1 υπό μετασκευή. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της εταιρείας είναι περί τα 22 έτη, όμως η Hellenic Seaways προσανατολίζεται στο να μειωθεί στα 17 έτη με τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή με την αγορά μεταχειρισμένων προς σταδιακή αντικατάσταση των υπερήλικων σκαφών. Στόχος της εταιρείας για τα επόμενα χρόνια είναι να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο προκειμένου να αυξηθεί η εμπορευσιμότητα της μετοχής της. Η εταιρεία ανήκει κατά 36,5% στην Sea Star Capital, κατά 33,25% στην Minoan Lines και κατά 30,25% στο κοινό (XRTC, 2008, <http://www.hellenicseaways.gr>). Η εταιρεία, για το έτος 2007 παρουσίασε αύξηση στον κύκλο εργασιών της, παρά την μικρή μείωση του μεταφορικού της έργου, το οποίο είχε ως εξής:

**Πίνακας 6: Κίνηση επιβατών και οχημάτων
της εταιρείας Hellenic Seaways (2007)**

Επιβάτες	5,714,145
Οχήματα	625,443
Φορτηγά	100,515

Μη εισηγμένες ναυτιλιακές: Πολλές ακόμα εταιρείες που δεν είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο και είναι αρκετά μικρότερες από τις προαναφερθείσες τόσο σε μεταφορική κίνηση όσο και σε στόλο και κύκλο εργασιών, δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι η Kallisti Ferries ιδιοκτησίας Γ. Σπανού και Pascal Lota με 2 πλοία στην περιοχή του Β.Α. Αιγαίου, η LANE Lines μια εταιρεία λαϊκής βάσης με στρατηγικό μέτοχο την ANEK Lines, που με 3 πλοία δραστηριοποιείται στην Κρήτη, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και το Β.Α. Αιγαίο και τέλος η Sea Jets ιδιοκτησίας κ. Μάριου Ηλιόπουλου, που με στόλο 9 πλοίων δραστηριοποιείται στις Κυκλάδες. Τέλος, η Agoudimos Lines ή GA Ferries που άνηκε στην οικογένεια Γεράσιμου Αγούδημου, η οποία διαχειριζόταν 8 πλοία σε δρομολόγια των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, της Κρήτης, του Β.Α. Αιγαίου και των Σποράδων, όμως χρεοκόπησε (XRTC, 2008).

3.5 Στατιστικά στοιχεία

Κίνηση επιβατών: Όπως είδαμε και προηγουμένως η ακτοπλοΐα παίζει βασικό ρόλο στη μεταφορά ατόμων, συμπεριλαμβανομένων και τουριστών, αλλά και αγαθών. Για να γίνουν καλύτερα αντιληπτά τα μεγέθη, παραθέτονται τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία ετήσιας κίνησης επιβατών και φορτηγών κατά φθίνουσα σειρά (XRTC, 2008).

- Πειραιάς – Σαρωνικός (3,4 εκατομμύρια επιβάτες)
- Πειραιάς – Κρήτη (2,5 εκατομμύρια επιβάτες)
- Πειραιάς – Κυκλάδες (2,2 εκατομμύρια επιβάτες)
- Ραφήνα – Κυκλάδες (1,7 εκατομμύρια επιβάτες)

Κίνηση φορτηγών: Η μεταφορά αγαθών από και προς τα νησιά γίνεται αποκλειστικά μέσω των πλοίων. Τα παρακάτω στοιχεία αφορούν το έτος 2005 (XRTC, 2008).

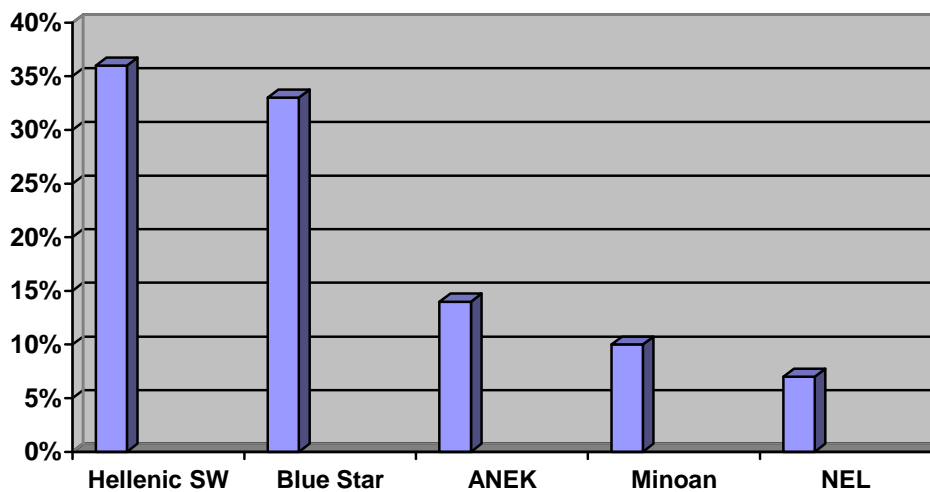
- Κρήτη (82.000 φορτηγά)
- Δωδεκάνησα (78.000 φορτηγά)
- Ανατ. Κυκλάδες (47.000 φορτηγά)
- Χίος και Μυτηλίνη (45.000 φορτηγά)

Κίνηση αυτοκινήτων : Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία μεταφοράς αυτοκινήτων μέσω πλοίων (XRTC, 2008).

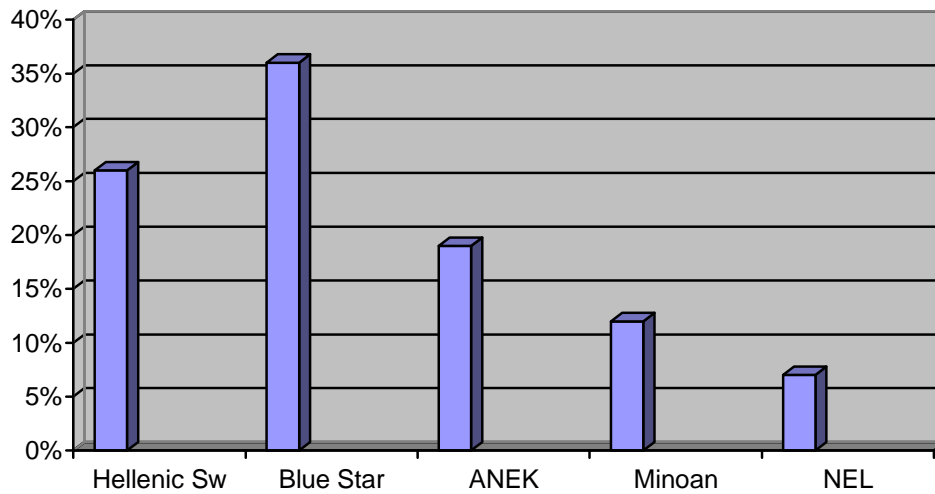
- Κρήτη (340.000 αυτοκίνητα)
- Σαρωνικός (250.000 αυτοκίνητα)
- Ραφήνα – Κυκλάδες (200.000 αυτοκίνητα)

Μερίδια αγοράς: Όπως γίνεται αντιληπτό ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος, είναι μια περιοχή με πολύ μεγάλο ανταγωνισμό λόγω της πολύ μεγάλης κίνησης. Τα παρακάτω στοιχεία αφορούν το έτος 2006 (XRTC, 2008).

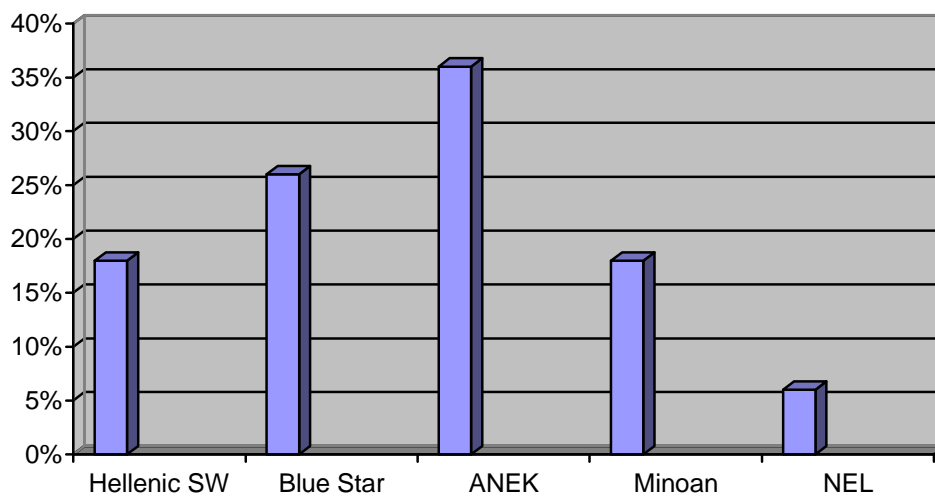
Σχεδιάγραμμα 1: Κίνηση επιβατών ανά εταιρεία (2006)



Σχεδιάγραμμα 2: Κίνηση αυτοκινήτων ανά εταιρεία (2006)



Σχεδιάγραμμα 3: Κίνηση Φορτηγών ανά εταιρεία (2006)

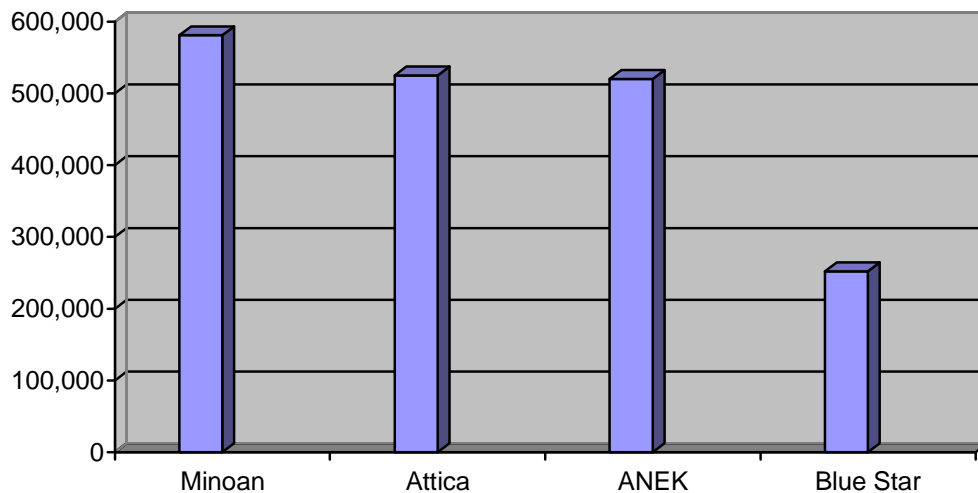


Όπως φαίνεται στα παραπάνω γραφήματα, η Hellenic Seaways έρχεται πρώτη στη κίνηση επιβατών, κάτι που είναι λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι διαθέτει μεγάλο στόλο και εξυπηρετεί πολλούς και ως επί το πλείστον κοντινούς προορισμούς. Λόγω όμως του ότι μεγάλο μέρος του στόλου της αποτελείται από ταχύπλοα και υδροπτέρυγα, υστερεί στην κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών, όπου πολύ ισχυρές φαίνονται εταιρείες που

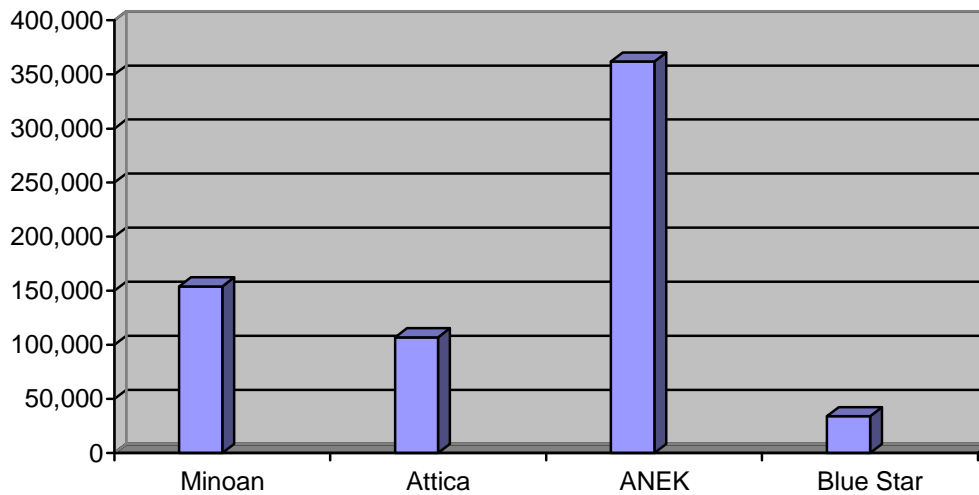
δραστηριοποιούνται κυρίως στην Κρήτη και την Αδριατική όπως η ANEK και η Blue Star Ferries.

Αδριατική: Η διαδρομή Ελλάδα – Ιταλίας τα τελευταία χρόνια θεωρείται ίσως η πλέον ανταγωνιστική και όλες οι μεγάλες εταιρείες προσπαθούν να κατακτήσουν μεγαλύτερο κομμάτι της αγοράς. Σ' αυτή τη μάχη, έχουν τοποθετηθεί τα πιο σύγχρονα πλοία κάθε εταιρείας αφού η στρατηγική τους είναι ότι θα κερδίσει αυτός που παρέχει καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του έτους 2006 όπου φαίνεται ο μεγάλος ανταγωνισμός των εταιρειών (XRTC, 2008).

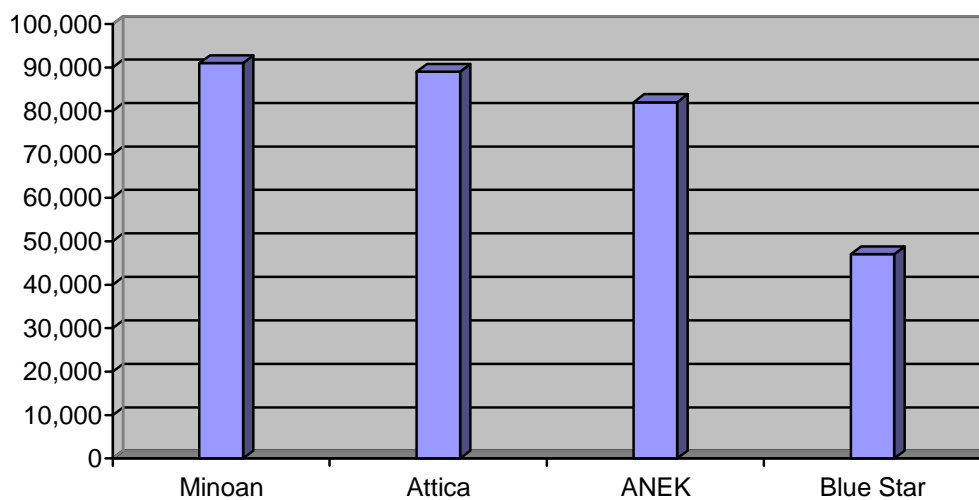
Σχεδιάγραμμα 4: Κίνηση επιβατών ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)



Σχεδιάγραμμα 5: Κίνηση αυτοκινήτων ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)



Σχεδιάγραμμα 6: Κίνηση φορτηγών ανά εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής (2006)



Έσοδα: Από τα έσοδα των κυριότερων ναυτιλιακών εταιρειών, δηλαδή των εισηγμένων, μπορεί να καταλάβει κανείς τη σημαντικότητα του κλάδου στις μεταφορές. Ακόμα γίνεται αντιληπτό ότι το άνοιγμα προς την Αδριατική έχει αποφέρει μεγάλα κέρδη και ανταγωνισμό. Πιο συγκεκριμένα, για το έτος 2006 το 57% των εσόδων των εταιριών αυτών προέρχεται από τα δρομολόγια της Αδριατικής που επιχειρούν συνολικά 16 πλοία

και αντιστοιχεί στο ποσό των 482,529,356 ευρώ , ενώ το 36% από δρομολόγια μέσα στα ελληνικά ύδατα που επιχειρούν 21 πλοία και αντιστοιχεί στο ποσό των 311,262,203 ευρώ και τέλος το 7% προέρχεται από δρομολόγια στην Βόρεια Ευρώπη που επιχειρούν 2 πλοία με έσοδα της τάξης των 58,118,809 ευρώ (XRTC, 2008).

3.6 Κυριότερες Θαλάσσιοι Είσοδοι

Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, οι κυριότερες εισοδοι αλλοδαπών τουριστών στην χώρα μας είναι τα αεροδρόμια, με δεύτερους τους οδικούς συνοριακούς σταθμούς και τρίτα τα λιμάνια. Συγκεκριμένα αεροπορικώς, την περίοδο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2007, έφτασαν στην χώρα μας 12.001.222 ξένοι τουρίστες, ενώ οδικώς 4.354.879 τουρίστες και μέσω της θάλασσας 1.066.359 ξένοι τουρίστες (<http://www.statistics.gr/StatMenu.asp>). Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται από ποια λιμάνια της χώρας εισήλθαν στη χώρα οι τουρίστες αυτοί.

Πίνακας 7: Αφίξεις τουριστών ανά λιμένα (2007)

Πάτρα	415.207
Ηγουμενίτσα	230.892
Κέρκυρα	143.844
Ρόδος	128.990
Θεσσαλονίκη	36.723
Ελευσίνα	9.484
Πειραιάς	5.167
Ηράκλειο	1.788
Λοιποί Σταθμοί	94.224

Η κύρια ακτοπλοϊκή σύνδεση της χώρας μας με το εξωτερικό γίνεται με τη γείτονα Ιταλία, η οποία, λειτουργεί ως "γέφυρα" απ' την οποία περνούν κάθε χρόνο αρκετά εκατομμύρια άτομα. Οι γραμμές αυτές που εξυπηρετούνται με νέα πλοία που προσφέρουν όλες τις σύγχρονες ανέσεις και ταχύτητα, με κατάλληλο προγραμματισμό

ωραρίων αναχωρήσεων και αφίξεων προσφέρουν πλείστα όσα δρομολόγια από και προς την Ιταλία με συνέπεια οι τουρίστες να έχουν μεγάλο εύρος επιλογών.

Προκειμένου να εξυπηρετείται καλύτερα η αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά τροχόσπιτων, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν δρομολογήσει πλοία με ειδικά διαμορφωμένους χώρους για τροχόσπιτα (αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα).

Με την έναρξη εφαρμογής στη χώρα μας των όρων της Συνθήκης Σένγκεν, τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα προς την Ιταλία και αντίστροφα (χωρίς να καταπλέουν σε λιμάνια τρίτων χωρών εκτός Σένγκεν) περιλαμβάνονται στην κατηγορία των πλοίων, που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές.

Κατά συνέπεια, οι επιβάτες των πλοίων αυτών, των οποίων μοναδικός προορισμός είναι λιμάνια που βρίσκονται στην Επικράτεια χωρών Σένγκεν, δεν υφίστανται έλεγχο διανατηρίων, έτσι καθίσταται πιο εύκολη η είσοδος των επιβατών στη χώρα, αφού μειώνονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες (www.visitgreece.gr).

Αξίζει να σημειωθεί ότι 1.236.802 τουρίστες έφτασαν στη χώρα μας με κρουαζιερόπλοιο. Όλες οι παραπάνω μετρήσεις δείχνουν τον τρόπο με τον οποίο οι ξένοι τουρίστες εισήλθαν στην Ελλάδα και όχι το μέσο το οποίο χρησιμοποίησαν για να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους (<http://www.statistics.gr/StatMenu.asp>).

3.7 Προβλήματα κλάδου

Η ακτοπλοΐα με κέντρο το λιμάνι του Πειραιά, αποτελεί το κυκλοφοριακό σύστημα του ελληνικού τουρισμού και συμβάλει στην ανάπτυξή του, αφού οι περισσότεροι τουρίστες επισκέπτονται τα νησιά χρησιμοποιώντας το ακτοπλοϊκό μας δίκτυο. Άλλωστε η Ελλάδα διαθέτει το πιο πυκνό δίκτυο μεταφορών στην Ευρώπη. Το μέλλον του κλάδου στηρίζεται σε σύγχρονα πλοία που παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Όμως, όπως κάθε κλάδος, έτσι και η ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει τα προβλήματά της. Το βασικότερο

από αυτά είναι η μη σταθερότητα της πληρότητας που βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα μόνο για 30-40 μέρες το χρόνο, δηλαδή κάποιες μέρες το καλοκαίρι και τις γιορτές των Χριστουγέννων και του Πάσχα. Όλες τις υπόλοιπες μέρες η πληρότητα βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα δημιουργώντας έτσι προβλήματα στον κλάδο. Η μεγάλη εποχικότητα στην κίνηση σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους λειτουργίας και συντήρησης του συνεχώς γειρασκόμενου στόλου και την αύξηση της τιμής του πετρελαίου, ιδίως τα 2 τελευταία χρόνια, καθιστούν ορισμένες διαδρομές ασύμφορες. Για το λόγο αυτό ορισμένα δρομολόγια εκτελούνται όχι τόσο συχνά όσο ίσως να χρειαζόταν, αποκόπτοντας έτσι κάποιες νησιωτικές περιοχές. Ένας τρόπος αντιμετώπισης αυτού του φαινομένου που ήδη εφαρμόζεται είναι οι επιδοτούμενες γραμμές. Για το 2008 οι επιδοτήσεις αυτές ανέρχονται στα 35 εκατομμύρια ευρώ για 84 γραμμές, ενώ αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά τη φετινή χρονιά. Οι επιδοτήσεις αυτές έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων απομακρυσμένων νησιών και το κράτος ευελπιστεί να πείσει τους πλοιοκτήτες να δρομολογήσουν νέας ηλικίας πλοία αν και αυτοί φαίνονται διστακτικοί. Πολλοί πιστεύουν ότι οι επιδοτήσεις αυτές δεν είναι αρκετές αφού καλύπτουν το 20% του κύκλου εργασιών της εταιρείας και φέρουν ως παράδειγμα αυτό της Σουηδίας, όπου η αντίστοιχη επιδότηση αγγίζει το 30% του κύκλου εργασιών. Παράπονα βέβαια ακούγονται και από την πλευρά των κατοίκων των νησιών αυτών, οι οποίοι διαμαρτύρονται για την συχνότητα και την ποιότητα των δρομολογίων αυτών (Θαλασσινός, 2007).

Επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι ότι ο ελληνικός στόλος έχει αρχίσει να γερνάει δημιουργώντας έτσι παραπάνω κόστη για τις ιδιοκτήτριες εταιρείες, αφού τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας αυξάνονται δραματικά. Χαρακτηριστικό είναι το ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων των μεγάλων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών ξεπερνάει τα 16,5 χρόνια και όπως φαίνεται οι εταιρείες είναι διστακτικές στο να κάνουν νέες επενδύσεις. Τα τελευταία 3 χρόνια μόνο 3 εταιρείες έχουν προσθέσει νέα πλοία στο στόλο τους και αυτά ήταν ως επί το πλείστον μεταχειρισμένα.

Ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο όμως επηρεάζει τον καταναλωτή-πελάτη είναι η μερική απελευθέρωση της αγοράς σε ορισμένες μόνο γραμμές. Αυτό θεωρητικά αυξάνει τον

ανταγωνισμό πετυχαίνοντας καλύτερες τελικές τιμές στο εισιτήριο, άρα όφελος για αυτόν που θέλει να ταξιδέψει. Στην πραγματικότητα όμως οι εταιρείες συνεχίζουν να ανακοινώνουν υψηλά κέρδη ενώ η τιμή του εισιτηρίου συνεχώς αυξάνεται. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας που εκτελεί δρομολόγια σε Κρήτη και Ιταλία. Η τιμή Ευρώ/Ναυτικό μίλι Α κατηγορίας την χαμηλή περίοδο για το δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο ήταν 1,82 ενώ για Πάτρα-Βενετία που είναι και πολύ πιο μακριά και ο χρόνος παραμονής στο πλοίο πολύ μεγαλύτερος ήταν 0,54 ευρώ/μίλι. Το ίδιο συμβαίνει και για τα Ι.Χ. και όχι μόνο στην συγκεκριμένη εταιρεία αλλά σε όλες. Το λογικό βέβαια θα ήταν υψηλότεροι ναύλοι για μεγαλύτερες αποστάσεις. Άρα είναι κατανοητό ότι οι εταιρείες βγάζουν υπερβολικά κέρδη σε κάποιες περιπτώσεις κάτι φυσικά που έχει αντίκτυπο στην τιμή του εισιτηρίου (Ψαραύτης, χ.χ.).

Μελλοντικά σημαντικότατο ρόλο στον ανταγωνισμό θα διαδραματίσει η τεχνολογία. Οι μεταφορές θα γίνουν ολοένα και πιο γρήγορες και τα περιθώρια ανθρώπινου λάθους θα μικρύνουν. Επίσης η ναυτική εκπαίδευση θα ακολουθήσει τους ρυθμούς της τεχνολογίας κάνοντας έτσι το περιβάλλον ακόμα πιο απαιτητικό. Γι' αυτό το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ακολουθεί μια πολιτική, η οποία έχει σκοπό την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη. Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία θέλει βραχυπρόθεσμα να επιτύχει τους παρακάτω στόχους:

- Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας
- Ενίσχυση των κανόνων ποιοτικής ναυτιλίας με στόχο την προσέλκυση πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο
- Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- Εφαρμογή νέων διατάξεων ασφαλείας σε πλοία και λιμάνια
- Εφαρμογή μιας Εθνικής λιμενικής πολιτικής

3.8 SWOT ανάλυση για τον κλάδο της ακτοπλοΐας

Δυνάμεις – Αδυναμίες

Στον χώρο της ακτοπλοΐας υπάρχουν ακόμα πολλές δυνατότητες και αδυναμίες, που εκφράζουν το περιβάλλον της ακτοπλοϊκής αγοράς στην Ελλάδα και θα πρέπει να προσεχθούν, έτσι ώστε να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες αλλά και γενικά ο κλάδος. Πιο συγκεκριμένα οι δυνατότητες που υπάρχουν στον κλάδο είναι οι εξής (XRTC, 2008):

- Ποιοτική Διοίκηση
- Ανανέωση του πεπαλαιωμένου στόλου
- Ομαλές τραπεζικές σχέσεις
- Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων
- Εξορθολογισμός δρομολογίων

Ως αδυναμίες στον κλάδο θεωρούνται οι εξής :

- Αύξηση του μέσου όρου ηλικίας του στόλου
- Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών
- Κρατήσεις υπέρ τρίτων ανεβάζουν το κόστος
- Γραφειοκρατία και καθυστερήσεις στο πρόγραμμα επιδοτήσεων
- Μεγάλη εξάρτηση από την τιμή του πετρελαίου, βασικού συστατικού κόστους των πλοίων

Ευκαιρίες – Απειλές

Στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας υπάρχουν και πολλές ευκαιρίες αλλά και απειλές που πηγάζουν από το εξωτερικό περιβάλλον. Οι μεγαλύτερες ευκαιρίες αυτόν τον καιρό είναι οι παρακάτω (XRTC, 2008):

- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις και συνέργιες

- Σταδιακή υποστήριξη και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών
- Εξωστρέφεια των ελληνικών εταιρειών και δημιουργία νέων γραμμών σε Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό επίπεδο
- Ανάγκη για νέες επενδύσεις σε νέες μορφές θαλάσσιων μεταφορών
- Νέα πακέτα επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο που να δίνουν κίνητρα για νέες επενδύσεις

Σε αντίθεση όμως με τις παραπάνω ευκαιρίες υπάρχουν και σημαντικές απειλές. Πιο συγκεκριμένα οι απειλές αυτές είναι (XRTC, 2008):

- Καθυστέρηση στη χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον
- Ελλιπής υποδομή σε κύρια αλλά και περιφερειακά λιμάνια
- Μείωση στόλου
- Έλλειψη πλοίων και ναυπηγικών κλινών στην διεθνή αγορά
- Κόστος καυσίμων
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός κυρίως στην Αδριατική
- Τραπεζική πίστη λόγω διεθνών εξελίξεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σκοπός της εκάστοτε έρευνας είναι η διερεύνηση συγκεκριμένων καταστάσεων με τις μεθόδους της ποιοτικής ή της ποσοτικής έρευνας.

Ποσοτική Έρευνα

Η ποσοτική έρευνα βασίζεται στην στατιστική, χρησιμοποιούνται δηλαδή ποσοτικές μαθηματικοί μέθοδοι για την εξαγωγή συμπερασμάτων – αποτελεσμάτων, εξετάζοντας ένα δείγμα και όχι το σύνολο. Τα κύρια χαρακτηριστικά της ποσοτικής έρευνας είναι τα παρακάτω :

- Βασίζεται στη θεωρία των πιθανοτήτων για τον υπολογισμό του εξεταζόμενου δείγματος.
- Η χρήση των ίδιων ερωτήσεων σε όλο το εξεταζόμενο δείγμα.
- Τα συμπεράσματα βασίζονται στη στατιστική ανάλυση των συλλεγμένων στοιχείων.
- Πιο συνηθισμένη είναι η χρήση ερωτήσεων κλειστού τύπου.
- Η μέτρηση των απόψεων γίνεται με βάση προκαθορισμένες κλίμακες.

Ποιοτική Έρευνα

Η ποιοτική έρευνα έχει σχέση με τη μελέτη των αιτιών της ανθρώπινης συμπεριφοράς και όχι με το αποτέλεσμα της συμπεριφοράς αυτής. Τα κύρια χαρακτηριστικά της ποιοτικής έρευνας είναι τα παρακάτω :

- Το δείγμα είναι πολύ μικρότερο σε σχέση με αυτό της ποσοτικής έρευνας.
- Η μελέτη του δείγματος γίνεται σε ιδιαίτερα μεγάλο βάθος.
- Στόχος είναι να ερευνηθούν οι σκέψεις των ανθρώπων και όχι οι πράξεις τους.
- Δυσκολία στην ανάλυση των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν λόγω της υποκειμενικότητάς τους.

- Δυσκολία στην εξαγωγή συμπερασμάτων λόγω της ανομοιομορφίας τους.

Στην εργασία αυτή, έγινε έρευνα ποιοτική και πιο συγκεκριμένα προσωπικές συνεντεύξεις σε βάθος. Στις συνεντεύξεις αυτές χρησιμοποιούνται ανοικτές ερωτήσεις, οι οποίες δεν περιορίζουν το εύρος των απαντήσεων κάτι που στην ουσία τις κάνει ελεύθερες συζητήσεις. Οι συνεντεύξεις σε βάθος είναι κατάλληλες όταν:

- Το αντικείμενο της έρευνας είναι ευαίσθητο ή εμπιστευτικό.
- Απαιτούνται πολύπλοκα στοιχεία σχετικά με τον τρόπο λήψης αποφάσεων για ιδιαίτερα σημαντικά ζητήματα.

Οι συνεντεύξεις σε βάθος είναι χρήσιμες για τις παρακάτω περιπτώσεις

- Για τη γένεση ιδεών σχετικά με νέες υπηρεσίες και προϊόντα
- Τη διερεύνηση της αντίδρασης των καταναλωτών
- Για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας πριν από ένα διευρυμένο πρόγραμμα
- Για τη συλλογή ποιοτικών στοιχείων

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα της μεθόδου αυτής είναι η δυνατότητα που παρέχει να συλλέγονται πληροφορίες που χαρακτηρίζονται από πλούτο, πολλές λεπτομέρειες και αποκάλυψη ουσιωδών διαφοροποιήσεων που διαφορετικά θα ήταν αδύνατο να συγκεντρωθούν (Σταθακόπουλος, 1997, Χρήστου, 1999).

Στοιχεία της έρευνας

Στην συγκεκριμένη εργασία χρησιμοποιήθηκε η ποιοτική έρευνα και ειδικότερα η συνέντευξη σε βάθος. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε κατά την θερινή περίοδο του 2010 και εφαρμόστηκε σε τέσσερα στελέχη που εργάζονται σε ακτοπλοϊκές εταιρείες ή έχουν άμεση σχέση με αυτές. Πιο συγκεκριμένα οι συνεντευξιαζόμενοι ήταν οι εξής :

- Κρητικός Ιωάννης, CFO της Attika Group

- Φωτοπούλου Βασιλική, Assistant Vice President, Citibank Shipping and Logistics Portfolio
- Βασιλοκωνσταντάκης Γεώργιος, CFO της ANEK Lines
- Δρ. Μανιαδάκης Αντώνιος, Πρόεδρος της Minoan Lines

Οι ερωτήσεις που χρησιμοποιήθηκαν στη έρευνα αυτή, έχουν ως βάση τα σύγχρονα προβλήματα του κλάδου γενικά, αλλά και πιο ειδικά το cabotage, την κυβερνητική πολιτική, τις επιδοτήσεις και τον ανταγωνισμό.

Περιορισμοί της Έρευνας

Σε αυτού του τύπου την έρευνα, δηλαδή στις συνεντεύξεις σε βάθος παρουσιάζονται τα εξής προβλήματα – περιορισμοί :

- Δυσκολία εξαγωγής αποτελεσμάτων
- Μικρός αριθμός δείγματος
- Εμπειρία του ατόμου που πραγματοποιεί την συνέντευξη
- Κατάλληλα τεχνολογικά μέσα για την καλύτερη παρατήρηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα παρουσιαστεί το περιεχόμενο των τεσσάρων συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν σε στελέχη εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

5.1 Συνέντευξη 1: Κρητικός Ιωάννης, CFO της Attika Group

1. Ποια πιστεύετε ότι είναι τα προβλήματα του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας;
 - Δεν έχει ακόμα επέλθει πλήρης απελευθέρωση της αγοράς αλλά υπάρχει έντονος κρατικός παρεμβατισμός σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας.
 - Ανάγκη για εναρμονισμό με κοινοτικό δίκαιο- επαναπροσδιορισμός θεσμικού πλαισίου
 - Κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων που επιβαρύνουν το εισιτήριο
 - Ελλιπής και απαρχαιωμένος σχεδιασμός ακτοπλοϊκής πολιτικής, δρομολογίων. Χρειάζεται σχεδιασμός στη βάση hub-spoke
 - Εξαιρετικά ελλιπείς λιμενικές υποδομές.
2. Θεωρείτε ότι ο ανταγωνισμός στο χώρο είναι υγιής; Πως κατά τη γνώμη σας μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη η Ελληνική Ακτοπλοΐα σε διεθνές επίπεδο;
 - Δεδομένου ότι η αγορά δεν έχει ακόμα απελευθερωθεί πλήρως δεν μπορεί να υπάρξει τέλεια ελεύθερη αγορά και κατά συνέπεια δεν μπορεί να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός όπως θα έπρεπε.
 - Στο μέτρο που υπάρχει ελευθερία κινήσεων (δρομολόγια, ναύλοι κατά τη θερινή περίοδο) υπάρχει έντονος ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες που αποβαίνει εις όφελος του καταναλωτή που έχει καλύτερες και περισσότερες επιλογές.
 - Ανταγωνιστικότερη μπορεί να γίνει μόνο με άρση του κρατικού παρεμβατισμού και απελευθέρωση του λειτουργικού θεσμικού πλαισίου.

3. Κατά τη γνώμη σας η άρση του cabotage πως θα ωφελήσει την ακτοπλοΐα και τον τουρισμό;

Υποθέτω πως η ερώτηση αναφέρεται στο cabotage της κρουαζιέρας. Δεν έχει άμεσα αποτελέσματα στην ακτοπλοΐα, έμμεσα μπορεί να οδηγήσει σε απαγκιστρώσεις από απαρχαιωμένες νοοτροπίες και κρατικό παρεμβατισμό.

4. Πιστεύετε ότι οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών;

- Όχι επαρκώς. Ειδικά καθώς ο σχεδιασμός των δρομολογίων γίνεται στη βάση τοπικιστικών προσδοκιών και όχι συστηματικής συγκοινωνιακής πολιτικής.
- Θα πρέπει να υπάρχει οικονομοτεχνική μελέτη για κάθε ακτοπλοϊκή σύνδεση προκειμένου να προσδιοριστεί η αναγκαία αποζημίωση.

5. Ποια είναι η γνώμη σας για την πολιτική του Υπουργείου για την ακτοπλοΐα;

- Αυτή τη στιγμή υπάρχει πολυδιάσπαση των Υπουργείων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κανείς ουσιαστικά αρμόδιος για την επίλυση των σοβαρών θεμάτων που αντιμετωπίζει.
- Δεν υφίσταται συστηματική ακτοπλοϊκή πολιτική και μακροχρόνιος σχεδιασμός αλλά αποσπασματικές κινήσεις με έλλειψη οράματος.

5.2 Συνέντευξη 2: Φωτοπούλου Βασιλική, Assistant Vice President, Citibank Shipping and Logistics Portfolio

1. Ποιά πιστεύετε ότι είναι τα προβλήματα του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας;

Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι η διεθνής οικονομική ύφεση, το κόστος καυσίμων, ο έντονος ανταγωνισμός ανάμεσα στις μεγάλες εταιρείες, η κάμψη της αγοράς, η κρίση στην τραπεζική χρηματοδότηση, η αυξημένη γραφειοκρατία, οι καθυστερήσεις πληρωμών από επιδοτήσεις, η έλλειψη λιμενικών υποδομών που δεν βοηθάει στη δρομολόγηση νέας τεχνολογίας πλοίων. Επιπλέον, η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και συνέχειας από την πλευρά της Πολιτείας είναι ίσως το μόνο σταθερό χαρακτηριστικό του ακτοπλοϊκού προβλήματος στην Ελλάδα τουλάχιστον τα τελευταία χρόνια όπως επίσης και η έλλειψη προγραμματισμένης και οργανωμένης τουριστικής εκμετάλλευσης των νησιών μας.

Τα ασθενή οικονομικά στοιχεία των εταιρειών περιορίζουν τη δυνατότητά τους για περαιτέρω επενδύσεις και εκσυγχρονισμό του στόλου. Παρά το γεγονός ότι όλες οι μεγάλες εταιρείες πρόλαβαν τα τελευταία χρόνια να κάνουν συγκεκριμένες κινήσεις για τη βελτιστοποίηση των στόλων τους μέσω αγορών, παραγγελιών αλλά και εκποιήσεων, προβλέπεται μια αδράνεια σε νέες επενδύσεις. Η έλλειψη ρευστότητας, σε συνδυασμό με την αισθητή πτώση της τραπεζικής πίστης προς την ακτοπλοΐα από τις ελληνικές και τις ξένες τράπεζες, συμβάλλουν στην προβλεπόμενη γήρανση του στόλου.

2. Θεωρείτε ότι ο ανταγωνισμός στο χώρο είναι υγιής; Πως κατά τη γνώμη σας μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη η Ελληνική Ακτοπλοΐα;

Στις μέρες μας, υπάρχει έντονος ανταγωνισμός τόσο στην αγορά της Αδριατικής όσο και στην εγχώρια αγορά. Όσον αφορά την Αδριατική, παρά το γεγονός απόσυρσης αρκετών πλοίων, διαπιστώνεται συνεχώς πτώση στη ζήτηση μεταφοράς φορτίων, αλλά και επιβατών. Σαν αποτέλεσμα, οι εταιρείες οι οποίες ήταν άμεσα εξαρτημένες από την εν

λόγω αγορά πλήττονται οικονομικά και επηρεάζεται η λειτουργία τους σε άλλες αγορές. Συγκεκριμένα, το πλεόνασμα πλοίων στην Αδριατική μεταφέρθηκε στις αγορές του Αιγαίου από τις ελληνικές εταιρείες και κυρίως στις γραμμές της Κρήτης και Δωδεκανήσων. Ως αποτέλεσμα, έχει αρχίσει ένας ξέφρενος ανταγωνισμός στις τιμές, που είχε σαν αποτέλεσμα αφενός την οικονομική εξασθένηση των αγορών, αφετέρου τη δημιουργία νέων πληγών για τις ίδιες τις εταιρείες, λόγω σημαντικότερων αλλαγών που έφερε ο ανταγωνισμός.

Την τελευταία χρονιά τρεις εταιρείες που πρόσφεραν υπηρεσίες μέσης και χαμηλότερης ποιότητας με μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία δεν κατάφεραν να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές αιμορραγίες που προκάλεσαν η πτώση της ζήτησης, η αύξηση των τιμών των καυσίμων και η αδυναμία τακτικών πληρωμών από την πλευρά του ελληνικού κράτους. Έτσι, περίπου είκοσι πλοία που δρομολογούνταν στις αγορές του Αιγαίου εκλείπουν. Το γεγονός αυτό δίνει κάποια περιθώρια ανάπτυξης στις εναπομείναντες εταιρείες, αλλά ουσιαστικά δημιουργεί πρόβλημα στην ομαλή εξυπηρέτηση των νησιών.

Στο ανταγωνιστικό αλλά και δύσκολο οικονομικό περιβάλλον που διανύουμε, θα μπορούσε κανείς να προβλέψει πιθανότητες συγχώνευσης με σκοπό τον μερικό περιορισμό του ανταγωνισμού, αλλά και τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας. Οι εταιρείες όμως που έχουν μείνει είναι πολύ λίγες κι έτσι μια τέτοια κίνηση από δύο από τους τρεις μεγάλους παίκτες θα αποτελέσει σημείο περαιτέρω προστριβών του κλάδου με την Επιτροπή Ανταγωνισμού της χώρας. Θα πρέπει το Κράτος να προσδιορίσει επακριβώς το ανταγωνιστικό περιβάλλον της Ελληνικής Ακτοπλοΐας ώστε να ενθαρρυνθεί η δημιουργία εύρωστων οικονομικών σχημάτων καθώς και η είσοδος νέων επενδυτών στην αγορά, είτε μέσω αγοράς μιας υπάρχουσας εταιρείας είτε μέσω δημιουργίας νέων εταιρειών.

Τέλος, άλλα μέτρα που μπορούν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Ακτοπλοΐας είναι η βελτίωση των λιμενικών υποδομών με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων, επιβατών και

επιχειρηματικών δραστηριοτήτων όπως επίσης και η δραστηριοποίηση σε αγορές του εξωτερικού.

3. Κατά τη γνώμη σας η άρση του cabotage πως θα ωφελήσει την ακτοπλοΐα και τον τουρισμό;

Παρά το ότι η άρση του cabotage αναμένεται να επιφέρει αρχικά αρνητικές επιπτώσεις για τα ελληνικά πληρώματα, θα έδινε εντυπωσιακή ώθηση στην ανάπτυξη τόσο της οικονομίας στον Πειραιά και την Αττική γενικότερα, αλλά και στα νησιά. Οι μεγαλύτερες εταιρείες κρουαζιέρας στον κόσμο έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον να επενδύσουν στο λιμάνι του Πειραιά εφόσον αρθεί το cabotage για τα πλοία που δε φέρουν Ευρωπαϊκή σημαία. Σύμφωνα με έρευνα που έχει κάνει το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, τα επιπλέον άμεσα κέρδη για τη χώρα θα ανέλθουν σε €1.8ις το χρόνο, ενώ έμμεσα μπορεί να φτάσουν και τα €4.5ις.

Συνοπτικά τα οφέλη της απελευθέρωσης του cabotage είναι:

- Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας.
- Ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα και, επομένως, καλύτερη κατανομή των οφελών στην περιφέρεια.
- Σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Κρήτης από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα.
- Σημαντική διεθνή προβολή της Ελλάδος από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και της πελατείας τους.

4. Πιστεύετε ότι οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών;

Το θέμα των άγονων γραμμών, είναι πρωτίστως θέμα κοινωνικής συνοχής και η πολιτεία θα πρέπει να το αντιμετωπίσει αναλόγως. Η εκπόνηση συγκεκριμένων μελετών βιωσιμότητας και ανάπτυξης και ο διάλογος για την επιλογή ενός συστήματος χρηματοδότησης που θα εξασφαλίζει την επιβίωση των εμπλεκόμενων ακτοπλοϊκών εταιρειών και θα δίνει τη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου, είναι αναγκαία μέτρα.

Τα τελευταία χρόνια το καθεστώς επιδοτήσεων έχει βελτιωθεί με τη θέσπιση διάφορων κινήτρων ώστε η επιδότηση της άγονης γραμμής να θεωρείται από ενδιαφέρουσα έως και ελκυστική από σύγχρονες ακτοπλοϊκές εταιρείες με μεγάλα και νεότευκτα πλοία. Παρόλα αυτά όμως, μια προσεκτικότερη ματιά στο σύστημα των άγονων γραμμών θα δείξει ότι ούτε οι συγκοινωνίες βελτιώθηκαν στον απαιτούμενο βαθμό, ούτε το κόστος για την πολιτεία, τους πλοιοκτήτες και τους επιβάτες μειώθηκε.

5. Ποια είναι η γνώμη σας για την πολιτική του Υπουργείου για την ακτοπλοΐα;

Δυστυχώς δεν υπάρχει μια σταθερή πολιτική του κράτους στα θέματα της ακτοπλοΐας, αλλά η αντιμετώπιση είναι περιστασιακή και εξαρτάται από την εκάστοτε κυβέρνηση. Σήμερα δεν υπάρχει καν υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εφόσον έχει ενταχθεί στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας με αποτέλεσμα να υπάρχει αδυναμία χάραξης ενιαίας νησιωτικής πολιτικής και αβεβαιότητα και σύγχυση στον τομέα της ακτοπλοΐας.

5.3 Συνέντευξη 3: Βασιλοκωνσταντάκης Γεώργιος, CFO της ANEK Lines

1. Ποια πιστεύετε ότι είναι τα προβλήματα του κλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας;
 - Η έλλειψη ολοκληρωμένης πολιτικής και ξεκάθαρου θεσμικού πλαισίου.
 - Η έλλειψη υποδομών στα λιμάνια

- Η μη εναρμόνιση με το κοινοτικό δίκαιο.
- Η σημαντική επιβάρυνση των ναύλων με κρατήσεις υπέρ τρίτων οι οποίες κυμαίνονται από 25-40% επί της αξίας των εισιτηρίων και οι περισσότερες δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα για τους επιβάτες.

Αναλυτικότερα η Ένωση Επιχειρήσεων Ναυτιλίας έχει επισημάνει και έχει προτείνει λύσεις για τα παρακάτω ζητήματα

- Κατάργηση της «Ελληνομάθειας»: Η υποχρέωση της Ελληνομάθειας στα πληρώματα επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία αποτελεί σημαντικότερο πρόσκομμα το οποίο δεν συνάδει με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, ιδία δε με το θεσμοθετημένο βάσει της ευρωπαϊκής νομοθεσίας δικαίωμα ελεύθερης εγκατάστασης και εργασίας σε όλες τις χώρες – μέλη της ΕΕ. Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχουν δικαίωμα να απασχολήσουν Ευρωπαίους υπηκόους αφού δεν έχουν το σχετικό πιστοποιητικό, ενώ ας σημειωθεί ότι αφενός μεν το πρόσκομμα αυτό ισχύει μόνο στην ελληνική έννομη τάξη και σε καμία άλλη χώρα της ΕΕ, αφετέρου η πρακτική του χρησιμότητα δεν υφίσταται καθώς στην πλειονότητα των πλοίων και των ειδικοτήτων των εργαζομένων σε αυτό δεν απαιτείται η γνώση της ελληνικής για την εκτέλεση των εργασιών.
- Κατάργηση του Π.Δ. με τίτλο «Κανονισμός Ενδιαίτησης και Καθορισμού Αριθμού Επιβατών των Επιβατηγών πλοίων» ή έστω να εξετασθεί επί άλλης βάσεως. Ήδη η αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει εκφραστεί απολύτως θετικά για την έκδοση πορίσματος το οποίο θα περιλαμβάνει σύσταση προς την Ελλάδα για τροποποίηση του ως άνω Π.Δ. Η ΕΕΝ σε επανειλημμένες επιστολές αλλά και υπομνήματα προς το Υπουργείο είχε εκφράσει πριν την τελευταία τροποποίηση του Π.Δ. τις αντιρρήσεις της επί συγκεκριμένων ρυθμίσεων ιδία αυτών που αφορούσαν στις κατηγοριοποιήσεις των πλοίων, τις απαιτήσεις των επιβατών με ειδικές ανάγκες, τις θέσεις των επιβατών, κ.α.

- Δεκάμηνη υποχρεωτική δρομολόγηση. Η καθιέρωση της προτεινόμενης λύσης και η τροποποίηση του 2932/2001 σχετικά με την υποχρέωση 10μηνιαίας υποχρεωτικής δρομολόγησης αποτελεί αναγκαιότητα για την επιβίωση των ακτοπλοϊκών εταιρειών καθώς τα πλοία δεν εξυπηρετούν συγκοινωνιακές ανάγκες όλο το χρόνο αλλά αναγκάζονται να ταξιδεύουν χωρίς επιβάτες για μεγάλο χρονικό διάστημα με δυσβάσταχτο οικονομικό κόστος. Η πρόταση της EEN περιλαμβάνει 9 μήνες υποχρεωτική δρομολόγηση για τα συμβατικά πλοία 5 μήνες για τα ταχύπλοα και ομοίως για τη στελέχωσή τους. Επίσης, ως εναλλακτική λύση, έχουμε προτείνει για τις περιπτώσεις που μία πλοιοκτήτρια εταιρεία εξυπηρετεί με συμβατικό πλοίο δρομολογιακή γραμμή επί 12μηνιαία ετησίως αντί του προβλεπόμενου 10μήνου, στις περιπτώσεις που υφίσταται μεταφορικό έργο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τότε να δίδεται το δικαίωμα στην πλοιοκτήτρια εταιρεία του συμβατικού πλοίου να δρομολογήσει ταχύπλοο για 3-4 μήνες το έτος με αντίστοιχη χρονολογική στελέχωση.
- Safe Manning: Κάθε πλοίο να έχει ελάχιστο προσωπικό για τη λειτουργία του. Η πρόταση για την καθιέρωση της νέας αυτής ρύθμισης γίνεται βάσει κανόνων που ισχύουν και λειτουργούν με επιτυχία σε όλες τις άλλες χώρες της ΕΕ - και ιδιαίτερα στη γειτονική Ιταλία - και έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, την ανακατανομή των ειδικοτήτων σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων με την ταυτόχρονη κατάργηση των ειδικοτήτων οι οποίες, λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης, δεν έχουν εργασιακό αντικείμενο, όπως και την παροχή καλύτερων υπηρεσιών στο ξενοδοχειακό κομμάτι των πλοίων με στελέχωσή τους με ξενοδοχειακό προσωπικό βάσει ανταγωνισμού, όπως ισχύει στη στεριά, αλλά υπό την προϋπόθεση ότι θα έχουν αποφοιτήσει από Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών μέσων. Το θέμα της ασφάλισής τους μπορεί να ενταχθεί στη διαδοχική ασφάλιση (NAT – IKA).
- Κατάργηση ΚΑΕΟ. Η εισπραξη ΚΑΕΟ από το NAT και η διάθεσή του για κάλυψη λειτουργικών αναγκών ή προϋπολογιστικών ελλειμμάτων του NAT, πρέπει να καταργηθεί, καθώς οδηγεί σε καταχρήσεις και δεν εξυπηρετεί το σκοπό της εισφοράς. Ταυτόχρονα είναι απολύτως αυθαίρετο και καταχρηστικό να

επιβάλλονται κυρώσεις σε βάρος των ακτοπλοϊκών πλοίων που δεν αποδίδουν εγκαίρως τις υπέρ ΚΑΕΟ κρατήσεις, που φτάνουν μέχρι και τη μη χορήγηση άδειας απόπλου λόγω μη έγκαιρης καταβολής ΚΑΕΟ, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να συμμετάσχουν οι εταιρείες αυτές σε διαγωνισμούς για δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, αν και είναι γνωστό ότι τόσο το πρακτορειακό σύστημα όσο και οι εταιρείες μεταφορών με φορτηγά αυτοκίνητα πληρώνουν τις εκ των εισιτηρίων υποχρεώσεις τους μετά 6-8 μήνες.

- Επίναυλος μόνο για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας. Η καθιέρωση του επίναυλου ως έκτακτου μέτρου το οποίο είχε θεσπισθεί από το Υπουργείο με γνώμονα καθαρά εισπρακτικό, είναι άδικη και μη ανταποδοτική.
- Κατάργηση λεμβουχικών δικαιωμάτων. Η EEN προτείνει το μέτρο αυτό στο πλαίσιο της πολιτικής της περί κατάργησης των υπέρ τρίτων κρατήσεων οι οποίες επιβλήθηκαν στο παρελθόν όταν υπήρχε πραγματικός λόγος αλλά διατηρούνται καταχρηστικά και αυθαίρετα αυξάνοντας υπέρμετρα το κόστος του εισιτηρίου, δεδομένου ότι ουδεμία λεμβουχική εργασία παρέχεται προς τον επιβάτη.
- Κατάργηση αχθοφορικών δικαιωμάτων. Ομοίως και για τα αχθοφορικά δικαιώματα η EEN έχει προβεί σε ενέργειες για την κατάργησή τους, λόγω μη ανταποδοτικότητας, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι πέραν της θετικής ανταπόκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην πρόταση κατάργησης και η νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων τάσσεται υπέρ αυτής, καθώς υπάρχουν θετικές δικαστικές αποφάσεις οι οποίες αναγνωρίζουν τη μη ανταποδοτικότητα της κρατήσεως και την καταχρηστικότητά τους.
- Μείωση Λιμενικών Τελών και τροποποίησή τους από ποσοστό τοις % σε χρηματικό. Πρόταση της EEN είναι η αναπροσαρμογή στα Λιμενικά Τέλη μέσω της μείωσης τους στο ποσό των 0,2 € για τα πορθμεία και στο 0,5 € για τα ακτοπλοϊκά πλοία ανά εισιτήριο επιβάτη. Το ποσό αυτό θεωρείται εύλογο κατά την άποψή μας τόσο σε αναλογία προ της τιμής του ναύλου, όσο και υπό το πρίσμα των παρεχομένων υπηρεσιών από τους λιμένες στα προσεγγίζοντα πλοία.

Ομοίως προτείνεται αναπροσαρμογή στα Λιμενικά Τέλη για τα οχήματα στο ποσό του 1 €για τα Ι.Χ. και των 5 €για τα Φ/Γ και λοιπά βαρέα οχήματα.

- Ελεύθερος προσδιορισμός πρακτορικών δικαιωμάτων. Πρόταση της EEN είναι η εφαρμογή του υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού να ισχύσει σε ό,τι αφορά και τα πρακτορικά δικαιώματα. Θα πρέπει να θεσπισθεί νομοθετικά η δυνατότητα ελεύθερου προσδιορισμού τους από τον κάθε ναυτικό, ναυτιλιακό ή τουριστικό πράκτορα μέσω της έκδοσης δελτίου παροχής υπηρεσιών επί ενός εκάστου εισιτηρίου.
- Εταιρικό ναυτολόγιο: Εναλλακτικά της αιτήσεώς μας για κατάργηση του ΠΔ 177/74 και την χορήγηση συνθέσεων κατά τα διεθνή πρότυπα safe manning ανά πλοίο ζητάμε, μέχρι την υλοποίηση των ανωτέρω, την ύπαρξη εταιρικού ναυτολογίου, όπου θα καθορίζονται αναλόγως με τα αναφερόμενα στο ΠΔ 177/74 και η δεκάμηνη απασχόληση, ο υπολογισμός του μεγίστου αριθμού στελέχωσης των πλοίων μίας εταιρείας και η ελευθερία ναυτολόγησής τους κατά χρονολογική περίοδο της επιλογής του πλοιοκτήτου (υψηλή στελέχωση το θέρος και μικρή το χειμώνα), ώστε η κατ' αριθμό στελέχωση του ΠΔ 177/74 να συμπίπτει με τη συνολική ετήσια πραγματική στελέχωση των πλοίων σε σύνολο πλοίων της διαχειρίστριας ή πλοιοκτήτριας εταιρείας. Επίσης ζητάμε το εταιρικό ναυτολόγιο να ισχύσει και μετά την θεσμοθέτηση του συστήματος «safe manning» ανά πλοίο και της τροποποιημένης χρονικά δρομολόγησης.

2. Θεωρείτε ότι ο ανταγωνισμός στο χώρο είναι υγιής; Πως κατά τη γνώμη σας μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη η Ελληνική Ακτοπλοΐα σε διεθνές επίπεδο;

Στον ακτοπλοϊκό κλάδο ο ανταγωνισμός είναι εντονότατος, και αυτό αποδεικνύεται από τη μεγάλη ποικιλία τιμών, προσφορών και υπηρεσιών που παρέχουν οι εταιρείες.

Σε διεθνές επίπεδο όπου υπάρχει Ελληνική παρουσία, υπερτερούμε σ' όλα τα επίπεδα έναντι του ανταγωνισμού.

Προκειμένου να γίνουμε ανταγωνιστικότεροι, θα πρέπει να βρεθούν κεφάλαια (Debt & Equity) προκειμένου να κτισθούν νέα πλοία και να ανακαινισθούν τα παλαιότερα.

3. Κατά τη γνώμη σας η άρση του cabotage πως θα ωφελήσει την ακτοπλοΐα και τον τουρισμό;

Θεωρητικά η κοινοτική οδηγία που αφορά την άρση του cabotage έχει εφαρμοστεί στην Ελλάδα, όχι όμως στο σύνολό της αλλά αποσπασματικά. Συγκεκριμένα, τα σημεία εκείνα του κοινοτικού κανονισμού που δεν εφαρμόζονται στην Ελλάδα ή η Ελλάδα έχει λάβει επιπρόσθετα μέτρα που έρχονται σε πλήρη αντίθεση με αυτόν τον Κανονισμό, είναι τα ακόλουθα:

- Η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης.
- Η υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση των πλοίων και η υποχρεωτική δεκάμηνη επάνδρωση του πλοίου.
- Ο καθορισμός των ναύλων.
- Η επάνδρωση των πλοίων.
- Η ελληνομάθεια των πληρωμάτων.
- Η ενδιαίτηση.
- Η ηλικία των πλοίων.

Εάν τα παραπάνω αρθούν και εναρμονισθούν στον κοινοτικό κανονισμό, το λειτουργικό κόστος θα μειωθεί σημαντικά.

Ένα μέρος από το παραπάνω κέρδος θα καταλήξει στον επιβάτη μέσω της μείωσης των ναύλων, γεγονός που θα προσελκύσει περισσότερο κόσμο.

4. Πιστεύετε ότι οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών;

Η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών δεν εξαρτάται μόνο από το σύνολο των κονδυλίων που διατίθενται προς αυτή την κατεύθυνση αλλά και από τον γενικότερο σχεδιασμό του δικτύου κάλυψης των απομακρυσμένων και λιγότερο εμπορικών προορισμών.

Ο μέχρι τώρα σχεδιασμός στηρίζεται στη σύνδεση όλων των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, ενώ ίσως θα έπρεπε να υπάρξει ένας επανασχεδιασμός ώστε τα επιδοτούμενα δρομολόγια να αφορούν κυρίως συνδέσεις των μικρότερων νησιών με τα μεγαλύτερα που έτσι και αλλιώς αποτελούν γραμμές κορμούς που έχουν καθημερινή σύνδεση τα κεντρικά λιμάνια.

Επιπλέον, θα πρέπει οι λιμενικές υποδομές να βελτιωθούν σημαντικά.

5. Ποια είναι η γνώμη σας για την πολιτική του Υπουργείου για την ακτοπλοΐα ?

Δυστυχώς η κατάργηση του υπουργείου ναυτιλίας και η τριχοτόμηση των αρμοδιοτήτων του έχει δημιουργήσει προβλήματα στην άσκηση της πολιτικής που αφορά την ακτοπλοΐα, η οποία εδώ και χρόνια χαρακτηρίζεται από έλλειψη ενιαίας στρατηγικής και συνολικού σχεδιασμού ενώ τα βήματα προόδου σημειώνονται με πολύ αργούς ρυθμούς.

5.4 Συνέντευξη 4: Δρ. Μανιαδάκης Αντώνιος, Πρόεδρος της Minoan Lines

1. Ποια πιστεύετε ότι είναι τα προβλήματα του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας;

Ο ναυτιλιακός κλάδος, ένας από τους βασικούς «πυλώνες» της ελληνικής οικονομίας και ιδιαίτερα η ακτοπλοϊκή αγορά, πλήττονται ήδη από την επιβράδυνση της οικονομίας και κυρίως του τουρισμού.

Τα προβλήματα που έχουν προκύψει είναι εμφανή και αφορούν στη μείωση της διακίνησης επιβατών και φορτίων, και κατά συνέπεια στη μείωση των εσόδων των εταιρειών.

Υπό το πρίσμα των δυσμενών οικονομικών εξελίξεων, η πολιτεία θα πρέπει να επανεξετάσει φλέγοντα ζητήματα που αφορούν στην περαιτέρω εξέλιξη του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας και να τον στηρίξει μέσω πιο ευέλικτων πρακτικών και πρωτοβουλιών.

Θεωρώ ότι πρέπει να επαναπροσδιοριστούν θέματα και να βρεθούν λύσεις που έχουν να κάνουν :

1. με τη συνεχιζόμενη επιβάρυνση τελών στα εισιτήρια με τις κρατήσεις υπέρ τρίτων που περιλαμβάνονται στις τιμές των εισιτηρίων και δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα
2. τη νομοθεσία για την υποχρεωτική 10μηνη απασχόληση των πλοίων
3. τη μη εναρμόνιση της ελληνικής με την ευρωπαϊκή νομοθεσία σε ό,τι αφορά την επάνδρωση των πλοίων καθώς δημιουργεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι των λοιπών ευρωπαϊκών εταιρειών.
4. την έλλειψη υποδομών στα λιμάνια (ειδικά εκείνων με καίρια γεωγραφική θέση)
5. και τέλος την αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος

Περαιτέρω προβλήματα δημιουργούνται από ακραία φαινόμενα ανταγωνισμού, την αύξηση του κόστους του χρήματος καθώς και τη δραματική αύξηση του κόστους των καυσίμων που επηρεάζει αρνητικά τις λειτουργικές δαπάνες των εταιρειών και μειώνει ή μηδενίζει τα καθαρά κέρδη τους.

2. Θεωρείτε ότι ο ανταγωνισμός στο χώρο είναι υγιής; Πώς κατά τη γνώμη σας μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη η ελληνική ακτοπλοΐα σε διεθνές επίπεδο;

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αναδιατάσσει τα επιχειρηματικά δεδομένα των εταιρειών, τοποθετώντας τις μπροστά σε νέες προκλήσεις.

Καλούμαστε επομένως, όλοι να λειτουργήσουμε σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο πλαίσιο των κανόνων της ελεύθερης αγοράς.

Η άρση του cabotage, σύμφωνα με τα πρότυπα της Ε.Ε., θα οδηγήσει σε βελτίωση ή ακόμα και αύξηση των εσόδων της πολιτείας και των εταιρειών, αλλά κυρίως θα βελτιώσει τα επίπεδα του οικονομικού οφέλους και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Ήδη έχουν γίνει πρόοδοι, προς την κατεύθυνση του υγιούς ανταγωνισμού.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αποδείξει ότι μπορούν να μεγαλουργήσουν σε διεθνές επίπεδο. Όμως, πρέπει όλοι να προσπαθούμε συνεχώς για την ικανοποίηση των αναγκών του επιβατικού κοινού και τη διατήρηση της εμπιστοσύνης του μέσω της συνεχόμενης αναβάθμισης και βελτίωσης της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, σε στεριά και θάλασσα.

Εκείνο που μένει ακόμα να γίνει είναι να εναρμονιστεί και η πολιτεία στις νέες προκλήσεις που παρουσιάζονται. Με στρατηγική και σωστές αποφάσεις, μπορούμε να γίνουμε ανταγωνιστικότεροι.

3. Κατά τη γνώμη σας, η άρση του cabotage, πώς θα ωφελήσει την ακτοπλοΐα και τον τουρισμό;

Η άρση του cabotage δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός πιο ανταγωνιστικού τουριστικού προϊόντος το οποίο μέσα στην παγκόσμια τουριστική αγορά θα έχει μεγαλύτερη απήχηση και αυτό φυσικά μόνο οφέλη μπορεί να έχει για τον τουρισμό στη χώρα μας.

Σημαντικά οφέλη θα προκύψουν και για την ακτοπλοΐα, αφού η μείωση της παρέμβασης της Ελληνικής Πολιτείας στη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών θα οδηγήσει σε μείωση των λειτουργικών δαπανών των εταιρειών και σε σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας τους.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργώντας σε ένα υγιές περιβάλλον θα μπορέσουν να κάνουν επενδύσεις σε νέα πλοία αναβαθμίζοντας περαιτέρω το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών με ότι αυτό συνεπάγεται για τη νησιωτική Ελλάδα.

4. Πιστεύετε ότι οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών;

Οι επιδοτήσεις και γενικότερα η χρηματοδότηση των άγονων γραμμών δεν είναι επαρκείς για αυτό και η ακτοπλοϊκή σύνδεση πολλών μικρών νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα δεν είναι ικανοποιητική. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε σταδιακή απομόνωση και μαρασμό αρκετά νησιά μας, αφού δεν υπάρχει προοπτική ανάπτυξης τους. Είναι απαραίτητο η ελληνικής πολιτεία να συνεργαστεί άμεσα με τις εταιρείες προκειμένου να βρεθεί λύση και να αποκατασταθεί το συντομότερο δυνατό αυτό το χρόνιο πρόβλημα.

Η εξάρτηση των ναυτιλιακών εταιρειών με τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών είναι «σχέση ζωής» για μερικές από αυτές.

Σημασία για μένα δεν έχει μόνο η επιδότηση κάποιας άγονης γραμμής, αλλά και η επιδότηση των εταιρειών προκειμένου να επενδύσουν σε νεότευκτα, ειδικών προδιαγραφών και χαμηλού κόστους επιβατηγά πλοία, κατασκευασμένα σε ελληνικά ναυπηγεία, με όλα τα προφανή πλεονεκτήματα.

5. Ποια είναι η γνώμη σας για την πολιτική του Υπουργείου για την ακτοπλοΐα;

Ένα βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ακτοπλοΐα είναι η έλλειψη μιας μακροχρόνιας στρατηγικής από την πλευρά της πολιτείας η οποία θα τη βοηθήσει να επιλύσει τα βασικά της προβλήματα, αλλά και να ανταπεξέλθει στις δύσκολες και ακραίες συνθήκες που επικρατούν σήμερα και που στο μέλλον μπορεί να χειροτερεύσουν.

Είναι κοινή διαπίστωση ότι η ελληνική πολιτεία στον κλάδο της ακτοπλοΐας λειτουργεί με «κρατικοκεντρική» νοοτροπία.

Όλα τα σημαντικά θέματα που αφορούν στην αναβάθμιση αλλά και στην ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της χώρας μας αποτελούν αντικείμενο του νεόδημου και πολυδιάστατου Υπ.Οι.ΑΝ.

Πιστεύω ότι η ελληνική πολιτεία θα πρέπει άμεσα να επαναπροσδιορίσει τη θέση της και να δώσει την απαραίτητη προσοχή στα σοβαρά θέματα που απασχολούν τον

κλάδο, καθώς αυτά είναι ζωτικής σημασίας για την εθνική συνοχή με την νησιωτική Ελλάδα, αλλά και τη βελτίωση της ελληνικής οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η χρονιά που πέρασε θεωρείται ορόσημο λόγω της πρωτοφανούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, η οποία βούλιαξε κυριολεκτικά οικονομικούς κολοσσούς. Λόγω της κρίσης αυτής, είχαν αυξηθεί σημαντικά οι τιμές των προϊόντων, με πιο σημαντική αυτή του πετρελαίου. Όπως γίνεται κατανοητό αυτό ανεβάζει το κόστος ζωής των ανθρώπων αλλά και των εταιρειών φυσικά. Η κατάσταση αυτή επιφυλάσσει κινδύνους όχι μόνο για την ναυτιλία, αλλά και για τον τουρισμό γενικότερα, αφού ήδη οι προβλέψεις για το ερχόμενο καλοκαίρι μοιάζουν μάλλον δυσοίωτες. Η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον ευρωπαϊκό νόμο δημιούργησαν έντονες συνθήκες ανταγωνισμού που όπως είδαμε και προηγουμένως προσφέρουν μια σειρά ευκαιριών αλλά και απειλών. Παρόλο που η ζήτηση έχει σταθεροποιηθεί στην Αδριατική, η επιβάρυνση των εταιρειών από τα αυξημένα επιτόκια αλλά και την αύξηση της τιμής των καυσίμων τις ανάγκασε να ακολουθήσουν σχεδόν αμυντική στρατηγική ώστε να περάσουν από την κρίση όσο πιο ομαλά γίνεται. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια ομαλή αποπληρωμή των τραπεζικών δανείων, έλλειψη νέων επενδύσεων αλλά και πώληση πολλών πλοίων σε ξένες εταιρείες. Οι ελληνικοί τραπεζικοί οργανισμοί είναι διατεθειμένοι να υποστηρίξουν τυχόν επιχειρηματικά σχέδια των μεγάλων όμως ναυτιλιακών εταιρειών. Το πρόβλημα όμως υπάρχει στην χρηματοδότηση των μικρότερων εταιρειών οι οποίες διαχειρίζονται λίγα μόνο πλοία. Καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η απόκτηση νέων, γρήγορων, σύγχρονων και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, κάτι που προβλέπεται πως θα γίνει τα επόμενα χρόνια λόγω της αναγκαιότητας χάραξης νέου στρατηγικού σχεδιασμού από τις εταιρείες και σε συνδυασμό με την έλλειψη καλών μεταχειρισμένων πλοίων, οι ναυτιλιακές θα οδηγηθούν στην παραγγελία νέων караβιών που θα αγορασθούν με τη βοήθεια των τραπεζών αλλά και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Το κράτος θα βρεθεί σύντομα αντιμέτωπο με την αναγκαιότητα αύξησης των επιδοτήσεων και την μείωση των έμμεσων κρατήσεων που ανεβάζουν το κόστος των εισιτηρίων. Επίσης θα πρέπει να διατηρηθούν οι συνθήκες που επιτρέπουν τον έντονο ανταγωνισμό έτσι ώστε να διατηρηθεί το μεταφορικό κόστος σε προσιτά επίπεδα.

Επιπλέον θα πρέπει να διατηρηθεί η αναπτυξιακή πολιτική των λιμένων αφού τα τελευταία θεωρούνται φτωχά σε σύγκριση με την ελληνική ακτοπλοΐα αλλά και με τα λιμάνια άλλων προηγμένων ευρωπαϊκών κρατών. Σε αυτό θα βοηθήσουν και ιδιωτικές επενδύσεις στα λιμάνια δημιουργώντας έτσι νέες θέσεις εργασίας, αύξηση της κίνησης και του εγχώριου τουρισμού αλλά και ασφάλεια και άνεση στο επιβατικό κοινό και στους μεταφορείς. Η πρακτική αυτή ακολουθείται από όλα τα προηγμένα κράτη αυξάνοντας έτσι τα οικονομικά στοιχεία των λιμανιών. Ακόμα ένα σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να εξεταστεί από τους αρμόδιους του κράτους είναι η μη ύπαρξη σύγχρονων σωστικών κέντρων σε όλο τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο κάτι που επηρεάζει τις δραστηριότητες επέκτασης των ελληνικών εταιρειών αλλά και της εισόδου ευρωπαϊκών εταιρειών με νέα πλοία δημιουργώντας έτσι ανταγωνιστικότερο περιβάλλον. Τέλος θα πρέπει να ενταχθεί η Ελλάδα στα προγράμματα θαλάσσιων διαδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάτι που θα δώσει στους Έλληνες ακτοπλόους ίσες δυνατότητες για επιχειρηματικούς σχεδιασμούς με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους.

Η στήριξη του κλάδου της ναυτιλίας γενικότερα είναι πολύ σημαντική υπόθεση, αφού η Ελλάδα διαθέτει συνολικά το 17,4% του παγκόσμιου στόλου και το 11% του ΑΕΠ της χώρας προέρχεται από την ναυτιλία. Επίσης είναι ο πιο φθηνός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς καθιστώντας έτσι τις θαλάσσιες μεταφορές αναντικατάστατες αφού το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται με τον τρόπο αυτό.

Ας μην ξεχνάμε πως η ναυτιλία και ο τουρισμός αποτελούν τις οικονομικές δραστηριότητες που βοηθούν την Ελλάδα να καλύψει τις αδυναμίες της όσον αφορά την ανταγωνιστικότητά της στις εξαγωγές και αυτές οι δύο δραστηριότητες είναι αλληλένδετες και αλληλοεξαρτώμενες αφού χωρίς την ύπαρξη της μίας θα μαράζωνε η άλλη και το αντίθετο. Γενικά πρέπει να ακολουθηθεί μια εθνική στρατηγική τόσο για τον τουρισμό όσο και για την ακτοπλοΐα, μια στρατηγική που ίσως θα μείωνε τις τιμές και στον τουρισμό και στις θαλάσσιες μεταφορές και θα αύξανε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθιστώντας έτσι την Ελλάδα μια πολύ ανταγωνιστική χώρα και προσιτή προς τους ξένους επισκέπτες. Την ευθύνη για την πορεία των δύο αυτών κλάδων στο μέλλον, την έχουν τόσο το κράτος όσο και οι επιχειρηματίες που καλούνται

όλοι μαζί να ξεπεράσουν σημαντικές δυσκολίες λόγω της κρίσης και να διατηρήσουν την Ελλάδα ως ιδανικό τουριστικό προορισμό (Περιοδικό Ναυτιλία, 2008).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση

- XRTC (2007). Annual report on the Greek Ferry Industry “Positive developments and encouraging prospects on a fertile ground”.

Ελληνική

- Βλάχος, Γ. (2008) Τολμηρές Παρεμβάσεις και Τομές για Εκσυγχρονισμό και Ενίσχυση των Λιμένων, Ναυτιλία 2008, Ειδική Έκδοση Ναυτεμπορικής: 46.
- Γράτσος, Γ. (2008) Η Ποντοπόρος Ναυτιλία και η Ακτοπλοΐα Εισφέρουν περίπου το 11% του ΑΕΠ της Ελλάδας, Ναυτιλία 2008, Ειδική Έκδοση Ναυτεμπορικής: 50.
- Ηγουμενάκης, Ν., Κραβαρίτης Κ. & Λύτρας, Π. (1999). *Εισαγωγή στον Τουρισμό*. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- Θαλασσινός, Θ. (2007). Ακτοπλοΐα: Λεωφόρος Ζωής για τα Νησιά μας. *Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*. Κυριακή 15 Ιουλίου 2007.
- Κουρούσης, Χ. (2008). Η Ακτοπλοΐα Ραχοκοκαλιά των Νησιωτικών Συγκοινωνιακών Αναγκών και της Ανάπτυξης του Τουρισμού, Ναυτιλία 2008, Ειδική Έκδοση Ναυτεμπορικής: 48.
- Σταθακόπουλος, Β. (1997). *Μέθοδοι Έρευνας Αγοράς*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
- Χρήστου, Ε. (1999) *Έρευνα Τουριστικής Αγοράς*. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- XRTC (2007) Μελέτη, Ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοϊκή Αγορά – Διαφέρει η Ελλάδα από την Υπόλοιπη Ευρώπη?

Διαδίκτυο

- <http://www.visitgreece.gr> [πρόσβαση 20-3-2010]
- <http://www.yen.gr> [πρόσβαση 20-3-2010]
- <http://www.koutouzis.gr/naftilia-atmoploia.htm> [πρόσβαση 29-3-2010]
- <http://www.wikipedia.org> [πρόσβαση 3-4-2010]
- <http://www.sete.gr> [πρόσβαση 6-4-2010]
- <http://www.superfast.com> [πρόσβαση 23-11-2009]
- <http://www.bluestarferries.gr> [πρόσβαση 23-11-2009]
- <http://www.minoan.gr> [πρόσβαση 25-11-2009]
- <http://www.nel.gr> [πρόσβαση 25-11-2009]
- <http://www.hellenicseaways.gr> [πρόσβαση 25-11-2009]
- <http://www.saos.gr> [πρόσβαση 25-11-2009]
- <http://www.statistics.gr> [πρόσβαση 16-10-2009]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Θεσμικό πλαίσιο θαλασσίων ενδομεταφορών.

1. Με το Νόμο 2932/2001 "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (Α 145/27-06-01), απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

2. Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 (ΦΕΚ Α 145/01) , όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3153/2003 (ΦΕΚ Α'153/03), 3260/2004 (ΦΕΚ Α'151/04), 3409//2005 (ΦΕΚ Α'273/05), 3450/2006 (ΦΕΚ Α'64/06) 3482/2006 (ΦΕΚ Α'163/06) 3511/2006 (ΦΕΚ Α'258/06), 3569/2007 ΦΕΚ (Α'122), είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελευθέρου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρερχομένων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

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

για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

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

5. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παρεμβαίνει στο αναγκαίο μέτρο στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

- α) οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων
- β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

6. Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκομένων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

7. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυολόγιο και τη στελέχωση.

8. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

9. Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι η επιτροπή Ανταγωνισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Δικαιώματα επιβατών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

1. Με τις διατάξεις του νόμου 3709/08 (ΦΕΚ Α 213/08) «Δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» θεσπίστηκε το νομικό πλαίσιο προστασίας του χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, με στόχους:

- α) Τη διασφάλιση στον επιβάτη αναβαθμισμένων υπηρεσιών, οι οποίες θα διέπονται από χαρακτηριστικά αξιοπιστίας και ακρίβειας προς όφελος των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και του ελληνικού τουρισμού.
- β) Τη σαφή ενίσχυση των δικαιωμάτων του επιβάτη και τη δημιουργία αισθήματος ασφάλειας και προστασίας από την Πολιτεία.
- γ) Τη βελτίωση της φιλικότητας των θαλασσιών μεταφορών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

Η εν λόγω πρωτοβουλία εντάσσεται τόσο στο πλαίσιο του βασικού στόχου που έχει τεθεί από το ΥΕΝΑΝΠ για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, όσο και στο πλαίσιο της ευρύτερης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βελτίωση της θέσης του επιβάτη στο συνολικό σύστημα των μεταφορών.

2. Οι βασικές αρχές που διέπουν το νέο Νόμο σχετίζονται:

- α) με το δικαίωμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας να επιλαμβάνεται, ως πρωταρχικά αρμόδια και στο πλαίσιο της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς, επί των παραπόνων των επιβατών.
- β) με τη θέσπιση σαφών κανόνων για την παροχή ενός ελάχιστου επιπέδου προστασίας και συνδρομής προς τους επιβάτες σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού,
- γ) με την καθιέρωση ομοιόμορφων διαδικασιών για την ενιαία αντιμετώπιση θεμάτων όπως του χρόνου επιστροφής εισιτηρίων, της επιστροφής ποσοστού ναύλου και αποζημιώσεων, ως ελάχιστη απαίτηση, χωρίς να αποκλείεται η παροχή ευμενέστερων όρων προς τον επιβάτη στο πλαίσιο του ανταγωνισμού,

- δ) με τη βελτίωση των υπηρεσιών πληροφόρησης του επιβάτη καθώς και την βελτίωση της επίγνωσης των δικαιωμάτων του,
- ε) με τη λήψη ειδικών μέτρων για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα για τη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους στα πλοία και τη συμμετοχή στις ακτοποϊκές υπηρεσίες με ίσους όρους,
- στ) με την καθιέρωση διαδικασιών εξωδικαστικής επίλυσης ή φιλικής διευθέτησης των διαφορών, χωρίς να αποκλείεται η διεκδίκηση περαιτέρω απαιτήσεων από τον επιβάτη μέσω της δικαστικής οδού.

3. Ειδικότερα από τις διατάξεις του Νόμου 3709/08 καθιερώνονται:

- α) το δικαίωμα του επιβάτη να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς και να επιστρέψει το εισιτήριο του πριν την εκτέλεση του ταξιδιού
- β) η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την παροχή συνδρομής στους επιβάτες (τροφοδοσία, κατάλυμα) στις περιπτώσεις καθυστέρησης , διακοπής του δρομολογίου (αναλογικά με τη διάρκεια της καθυστέρησης ή της διακοπής) ή ακύρωσης αυτού.
- γ) η ευθύνη φύλαξης χειραποσκευών και ανώτατων ορίων βάρους αυτών χωρίς την καταβολή ναύλου.
- δ) η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την καταβολή αποζημιώσεων στους επιβάτες στις ανωτέρω περιπτώσεις.
- ε) το δικαίωμα του επιβάτη να λαμβάνει αντικειμενική πληροφόρηση όταν προβαίνει σε έρευνα για την πραγματοποίηση ταξιδιού και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, σε περίπτωση διαταραχής αυτού.
- ατ) διαδικασίες προώθησης του επιβάτη στον τελικό προορισμό του στην περίπτωση απώλειας ταξιδιού ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης του πλοίου.
- ζ) η περίπτωση της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και προσδιορίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση αυτή
- η) το ύψος των αποζημιώσεων στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμης έκδοσης εισιτηρίων καθώς και η υποχρέωση συνδρομής στον επιβάτη στις περιπτώσεις αυτές μέχρι την προώθηση στον προορισμό του.
- θ) υποχρεώσεις προς τους επιβάτες οι οποίες σχετίζονται κυρίως με την ευταξία και την ασφάλεια του πλοίου

ι) οι διαδικασίες υποβολής παραπόνων και καταγγελιών επιβατών καθώς και απαιτήσεων τους.

ια) ειδικές ρυθμίσεις για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους και συστήνεται συμβουλευτικό όργανο προς τον Υπουργό, με τη συμμετοχή εκπροσώπου της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία για την εξέταση θεμάτων που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την εισήγηση προς τον Υπουργό μέτρων για την βελτίωσή της.

4. Κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 3709/08 εκδόθηκε η αριθ. 3332.12/01/09/23-2-2009 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ Β'427) «Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων επιβατών που ταξιδεύουν στα δρομολογημένα πλοία που διενεργούν επιβατικές θαλάσσιες ενδομεταφορές, του περιεχομένου του ειδικού εντύπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών».

Με την Υπουργική Απόφαση καθορίζονται:

α) ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου υποβολής παραπόνων που αφορά τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου, όπως καθορίζονται στις διατάξεις του ν. 3709/08.

β) οι αρμόδιες Υπηρεσίες εποπτείας και διαχείρισης των παραπόνων και καταγγελιών.

γ) τα πρόσωπα υποδοχής των καταγγελιών ή παραπόνων ή απαιτήσεων του επιβάτη καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται στις περιπτώσεις για τις οποίες, καταγγελίες ή παράπονά επιβατών, δεν δόθηκαν απαντήσεις ή επαρκείς εξηγήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Πλοιοκτήτριες Εταιρείες Εσωτερικών Συνδέσεων

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΚΟΙΝΟΠΡ. ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ Διεύθ.: Φίλωνος 33, Πειραιάς Τηλ: 210 4174786 ,210 4176075 Φαξ: 210 4190145 Αγία Μαρίνα Τηλ: 22940 63000,69672 Νέα Στύρα Τηλ/Φαξ: 02240 41533,41166	CHRISTOS T DIAMANTIS MIAOULIS PANAGIA T MARIA P	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ <-> ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ <- > ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΣ
ΑΓΟΥΔΙΜΟΣ LINES Διευθ.: Καποδιστρίου 2, Πειραιάς Τηλ: 210 4141300-6 Φαξ: 210 4220595 www.agoudimos-lines.com E-mail: info@agoudimos-lines.com	PENELOPE A	ΡΑΦΗΝΑ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΚΑΒΑΛΑ – ΛΗΜΝΟ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟ – ΣΑΜΟ - ΙΚΑΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ – ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ
ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΣ (Municipality of Kalimnos) Τηλ: 22430 29612	NISOS KALIMNOS	ΚΑΛΥΜΝΟΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΑΝΕΚ LINES S.A. Διεύθ.: Ακτή Κονδύλη 22, 18545 Πειραιάς Κεντρικό τμήμα κρατήσεων - Κρατήσεις εσωτερικού Τηλ: 210 4197420 Φαξ: 210 4115465 http://www.anek.gr	F/B KRITI 1 F/B KRITI 2 F/B ARIADNE F/B LATO F/B ELYROS F/B PREVELIS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΧΑΝΙΑ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΧΑΝΙΑ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΧΑΝΙΑ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
ΑΝΕΝ Νικολάου Πλαστήρα & Αποκορώνου 4, Χανιά Τηλ: 28210 28217, 28200	MIRTIDIOTISA	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΘΗΡΑ ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ ΓΥΘΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

www.anen.gr		ΚΙΣΣΑΜΟΣ
ANES Τηλ: 22410 37769, 34493	SIMI II EGLI PANORMIDIS (catamaran)	ΡΟΔΟΣ <-> ΣΥΜΗ
ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΒ. Α.Ε. Διεύθ. Αβέρωφ 5,Καβάλα Τηλ: 2510 839140, 2510 230429 Θάσσος Tel: 25930 23403	NISOS ΘΑΣΟΣ PLATITERA ΘΑΣΟΥ PANAGIA ΘΑΣΟΥ PAPAGEORGIOY IV	ΚΑΒΑΛΑ <-> ΘΑΣΣΟΣ ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΠΡΙΝΟΣ
ANMEZ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΗΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Τηλ: 26950 49500 (Ζάκυνθος) 26230 92488 (Κυλλήνη)	SOLOMOS ΑΝΔ.ΚΑΛΒΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 IONIS IONIA STAR - ΠΡΩΤΕΥΣ	ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΣ <-> ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ
AGISTRI - MAMONT - PIRAEUS LINES Τηλ: 210 4113108 Φαξ: 22970 91163	KERAVNOS I (catamaran) KERAVNOS II (catamaran)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΙΓΙΝΑ ΑΓΚΙΣΤΡΙ & v.v
BLUE STAR FERRIES Αμαλίας 30, Αθήνα Τηλ: 210 8919800 Φαξ: 210 8919939 Ακτή Ποσειδώνος 26, Πειραιάς Τηλ: 210 8919800 Φαξ: 210 8919938 Κουντουριώτου 11,Θεσσαλονίκη Τηλ: 2310 560800 Φαξ: 2310 560809 E-mail: bluestarferries@bluestarferries.com www.bluestarferries.com	BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ BLUE STAR PAROS BLUE STAR NAXOS BLUE STAR 2 SUPERFERRY II SEA JET 2	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <- >ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΡΑΦΗΝΑ<-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΡΑΦΗΝΑ<-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ
DANE SEA LINES Διεύθ.: Ακτή Μιαούλη 33, Πειραιάς Τηλ: E-mail: dane@otenet.gr	DIAGORAS PATMOS RODOS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

		ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
DODEKANISOS SEA WAYS S.A. Διεύθ.: Αυστραλίας 3, Ρόδος Τηλ: 22410 70590 Fax: 22410 70591 E-mail: info@12ne.gr	DODEKANISOS EXPRESS DODEKANISOS PRIDE	ΡΟΔΟΣ ΣΥΜΗ<-> ΚΩΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ ΛΕΡΟΣ ΛΕΙΨΟΙ ΠΑΤΜΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ
DOLPHIN SEA LINES Διεύθ.: Γούναρη 2, Πειραιάς Τηλ: 210 4224775 Φαξ: 210 4173559	JET I	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΝΗΣΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ
G.A. FERRIES Διεύθ.: Κανθάρου 2 & Ακτή Μιαούλη, Πειραιάς Τηλ: 210 4582640 Αμαλίας 32, Αθήνα Τηλ: 210 3210061 www.gaferries.gr	DALIANA DIMITROULA JET FERRY I MARINA MILENA RODANTHI ROMILNTA	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ <-> N.E. AEGEAN ISLANDS & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ <-> ΣΚΙΑΘΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ & v.v
GERAISTOS S.A. Τηλ: 22240 25506, 22240 32404, 22940 24398, 23150	EVIA STAR	ΡΑΦΗΝΑ <-> ΜΑΡΜΑΡΙ
GOLDEN FERRIES Διεύθ.: Λεωφ.Δημοκρατίας 447, Ικόνιο Τηλ: Φαξ: 210 4006369	SANTORINI I	ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΗΣΙΩΝ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ
GOUTOS LINES Διεύθ.: Κονίτσης 43, Βρηλίσσια Τηλ: 210 6135422, 210 6131494 Λάγριο Τηλ: 22920 26777, 27285 e-mail : glines@otenet.gr	MYRINA EXPRESS MACEDONA	ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΝΟΣ & v.v
HELLENIC SEAWAYS Διεύθ.: Ακτή Κονδύλη &	Highspeed 1 Highspeed 2	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΝΗΣΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

<p>Αιτωλικού 2 Πειραιάς 145 85 Τηλ: 210 4199000 Fax: 210 4117900 www.hellenicseaways.gr</p>	<p>Highspeed 3 Highspeed 4 Highspeed 5 Flyingcat 1 Flyingcat 2 Flyingcat 3 Flyingcat 4 Flyingcat 5 Flyingcat 6 Flyingdolphin X Flyingdolphin XV Flyingdolphin XVII Flyingdolphin XVIII Flyingdolphin XIX Flyingdolphin XXIII Flyingdolphin XXIX</p> <p>Νήσος Μύκονος Εξπρές Αθηνά Εξπρές Απόλλων Εξπρές Αφροδίτη Εξπρές Πήγασος Εξπρές Σαντορίνη Εξπρές Σκιάθος Άρτεμις Νεφέλη Ποσειδών Ελλάς Απόλλων Ελλάς Αίας Σαρωνικός</p>	<p>ΚΟΛΠΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΡΑΦΗΝΑ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ</p>
<p>KARYSTIA SHIPPING COMPANY Διεύθ.: Φιλελλήνων 11-15, Πειραιάς Τηλ: 210 4537930, 210 4539366</p>	<p>MARMARI EXPRESS ARTEMISIA ΧΡΗΣΤΟΣ Τ.</p>	<p>ΡΑΦΗΝΑ <-> ΜΑΡΜΑΡΙ</p>
<p>KAVEIROS LINES Τηλ: 25510 26721, 25510 23512 , 25510 41230</p>	<p>KAVEIROS ARSINOI SAMOTHRAKI</p> <p>SAOS II</p>	<p>ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ <-> ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ</p> <p>ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ <-> ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ΛΗΜΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑ</p>

		ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΛΑΥΡΙΟ ΜΥΚΟΝΟΣ ΜΥΤΙΑΗΝΗ ΤΗΝΟΣ ΧΙΟΣ
KERKIRAIKES GRAMMES Διεύθ.: Βενιζέλου 38, Κέρκυρα Τηλ: 26610 21991 e-mail: kerlines@otenet.gr	AGIOS SPIRIDON AGIA THEODORA	ΚΕΡΚΥΡΑ <-> ΗΓΟΥΕΝΙΤΣΑ & v.v. ΚΕΡΚΥΡΑ <-> ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΠΑΞΟΙ & v.v.
KIRIACOULIS MARITIME HOLDING S.A. Διεύθ.: Αλίμου 7, 174 55 Άλιμος Τηλ: 210 9855246-7	SAMOS I SAMOS II SAMOS III SAMOS IV TZINA TZINA II MARILENA II MARILENA GEORGIOS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
KOINOPRAXIA KERKIRA-IGOUMENITSA Τηλ: 26610 22275 26650 26280 e-mail: koino@otenet.gr	EKATERINI PLATITERA PANTOKRATOR KERKIRA VIVI	ΚΕΡΚΥΡΑ <-> ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ <-> ΠΑΞΟΙ
KOINOPRAXIA PLOION ZAKINTHOU Λομβάρδου 30, Τ.Κ. 29 100 Τηλ: 26950 22083, 41500	DIONISIOS SOLOMOS ANDREAS KALVOS ZAKINTHOS I PROTEUS IONIOS STAR	ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΚΕΦΑΛΟΝΝΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΣ <-> ΠΑΡΟΣ
L.A.N.E. SEA LINES Διεύθ.: Ακτή Ποσειδώνας 30 α, Πειραιάς Τηλ: : 210 4274009 -10 E-mail: lane@forthnet.gr http://www.lane.gr/en-index.htm	IERAPETRA L. V. KORNAROS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΚΡΗΤΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΚΡΗΤΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ & v.v
MARITIME COMPANY OF LESVOS-NEL Διεύθ.: Αστυγός 2, Πειραιάς Τηλ: 210 4115015-8,210 4223185-8 www.nel.gr	AEOLOS EXPRESS AEOLOS EXPRESS II ALKEOS MYTILINI TAXIARHIS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΒΟΛΟΣ ΑΪ ΣΤΡΑΤΗΣ ΛΗΜΝΟΣ ΛΕΣΒΟΣ & v.v

	THEOFILOS KENDERIS	ΡΑΦΗΝΑ ΨΑΡΑ ΑΪ ΣΤΡΑΤΗΣ ΔΗΜΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑ & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΛΕΣΒΟΣ & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΛΕΣΒΟΣ ΔΗΜΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ & v.v ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΛΕΣΒΟΣ ΔΗΜΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑ & v.v
HELLENIC SEAWAYS HELLAS FLYING DOLPHINS Διεύθ.: Νεορίων 21, Χίος Τηλ: 210 4199000, 210 4199200, 210 4199100 www.hellenicseaways.gr	HIONI KAPETAN STAMATIS PSARA	ΧΙΟΣ <-> ΨΑΡΑ ΧΙΟΣ <-> ΣΑΜΟΣ ΦΟΥΡΝΟΙ ΙΚΑΡΙΑ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ ΛΕΙΨΟΙ ΠΑΤΜΟΣ ΛΕΡΟΣ ΧΙΟΣ <-> ΤΟΥΡΚΙΑ
MINOAN LINES Διεύθ.: Λεωφ.Συγγρού, Αθήνα Τηλ: 210 9200020 Φαξ: 210 9200030 www.minoan.gr Email: booking-eta@minoan.gr	FESTOS PALACE KNOSSOS PALACE DAEDALUS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΚΡΗΤΗ (ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ<- >ΤΗΝΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΚΡΗΤΗ(ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ<- >ΣΥΡΟΣ ΜΥΚΟΟΣ ΝΑΞΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΚΡΗΤΗ(ΗΡΑΚΛΕΙΟ) ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ<- >ΣΚΙΑΘΟΣ ΤΗΝΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΑΡΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΚΡΗΤΗ(ΗΡΑΚΛΕΙΟ)
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ Διεύθ.: Τριπόλεως & Μ.Κιουρί 177, Ν.Ικόνιο - Πέραμα Τηλ: 210 4323362 Φαξ: 210 4318503 E-mail: cruises@detsis.gr		
PETRAKIS S.A. Εθν. Αντιστάσεως 4	SANTA 2 SANTA 3	ΚΕΡΚΥΡΑ <-> ΠΑΞΟΙ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

Τηλ: 26610 31649,38690		ΚΕΡΚΥΡΑ <-> ΑΛΒΑΝΙΑ
"ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ" Διεύθ.: Αγ. Σπυρίδωνος 9, Πειραιάς Τηλ: 210 4100145-6,210 4227192-6	SPETSES CAT HYDRA CAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΙΓΙΝΑ
SARONIC DOLPHINS S.A. Διεύθ.: Γουνάρη 2, Πειραιάς Τηλ:	EGEO JET 1 DOLPHIN 5 DOLPHIN	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> ΝΗΣΙΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
SINPLOIOKTISIA LAOUMZIS Βασ. Παύλου 3, Κως Τηλ: 22420 26388	NISOS KOS STEFA MAR PETROS LAMDA CHRISTOS LAMDA SEVIMAR LAMDA	ΚΩΣ <-> ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΩΣ <-> ΝΙΣΥΡΟΣ ΠΑΤΜΟΣ ΡΟΔΟΣ
SINPLOIOKTITRIA PEPI VALI Τηλ: 26620 32401	GAIOS ASPASIA (only for cruises)	ΠΑΞΟΙ <-> ΠΑΡΓΑ
SKYROS SHIPPING CO S.A COMPANY Διεύθ.: 340 07 ΣΚΥΡΟΣ Τηλ: 22220 91789,92164, 29001 URL : www.sne.gr ΑΛΚΥΟΝ Διεύθ.: Ακαδημίας 97, Αθήνα Τηλ: 210 3843220-1,210 3832545	LYCOMIDIS AXILLEAS	ΣΚΥΡΟΣ <-> ΚΥΜΗ
IONIAN STAR Πειραιώς 1, Αθήνα Τηλ: 210 3249997,26230 92100, 26230 92385,26230 92422, 26950 22083 www.ionianferries.gr	D. SOLOMOS IONIS PROTEUS ZAKINTHOS I	ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ <-> ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ

Πλοιοκτήτριες Εταιρείες Διεθνών Συνδέσεων Ελλάδα-Ιταλία

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ
AGOUDIMOS LINES Διευθ.: Καποδιστρίου 2, Πειραιάς Τηλ: 210 4141300-6 Φαξ: 210 4220595 E-mail: info@agoudimos-lines.com www.agoudimos-lines.com/	F/B IONIAN KING F/B IONIAN QUEEN F/B IONIAN SKY	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ BRINDISI & v.v.
ANEK LINES Διευθ.: Ακτή Κονδύλη 22, 18545 Πειραιάς Κεντρικό τμήμα κρατήσεων - Κρατήσεις εξωτερικού Τηλ: 210 4197430 Φαξ: 210 4119593 www.anek.gr	H/S/F OLYMPIC CHAMPION - H/S/F HELLENIC SPIRIT F/B SOPHOCLES VENIZELOS - F/B LEFKA ORI	ΠΑΤΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΑΓΚΩΝΑ & v.v. ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- BENETIA & v.v.
BLUE STAR FERRIES Διευθ.: Λεωφ.Αμαλίας 30, Αθήνα Τηλ: 210 8919800 Φαξ: 210 8919939 Ακτή Ποσειδώνος 26, Πειραιάς Τηλ: 210 8919800 Φαξ: 210 8919938 Κουντουριώτου 11, Θεσσαλονίκη Τηλ: 2310 560800 Φαξ: 2310 560809 Email: bluestarferries@bluestarferries.com www.bluestarferries.com	BLUE STAR 1 BLUE HORIZON	ΠΑΤΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΜΠΑΡΙ & v.v. ΠΑΤΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΜΠΑΡΙ & v.v.
HML (ELLINIKES MESOGEIAKES GRAMMES) Διευθ.: Λουδοβίκου 4, Πειραιάς Τηλ: 210 4225341	POSIDONIA EGITO EXPRESS	ΠΑΤΡΑ BRINDESI & v.v.
FRAGLINE (AVONDALE NAVIGATION) Διευθ.: Ρεθύμνου 5α, Αθήνα Τηλ: 210 8214171, 210 8221285, 210 8216004 Φαξ: 210 8237109	OURANOS	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΚΕΡΚΥΡΑ BRINDISI & v.v

www.fragline.gr Email: fragline@internet.gr		
MARLINES S.A. Διευθ.: Ακτή Ποσειδώνος 38, Πειραιάς Τηλ: 210 4224950,210 4110777 Φαξ: 210 4117780,210 4112023 Email: bookings@marlines.com	DUCHESS	BARI KOTOR (MONTENEGRO) & v.v.
MED LINK LINES S.A. Διευθ.: Αμαλίας 15 & Όθωνος, Πάτρα Τηλ: 0610 623011 Φαξ: 0610 623320 www.mll.gr Email: medlink@otenet.gr	APHRODITE 2 MARIA G	ΠΑΤΡΑ BRINDISI & v.v. ΠΑΤΡΑ BRINDISI & v.v.
MINOAN LINES Διευθ.: Λεωφ.Συγγρού, Αθήνα Τηλ: 210 9200020 Φαξ: 210 9200030 www.minoan.gr Email: booking-eta@minoan.gr	PROMETHEUS IKARUS PASIPHAE	ΠΑΤΡΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ VENICE & v.v ΠΑΤΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ANCONA & v.v ΠΑΤΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ANCONA & v.v
SUPERFAST FERRIES Διευθ.: Λεωφ. Αμαλίας 30, Αθήνα Τηλ: 210 8919130 Φαξ: 210 8919139 www.superfast.com Email: superfast@superfast.com	SUPERFAST I & II SUPERFAST V & VI	ΠΑΤΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ BARI &v.v. ΠΑΤΡΑ ANCONA & v.v
VENTOURIS FERRIES Διευθ.: Πειραιώς 91 & Κυθήρων 2, Πειραιάς Τηλ: 210 4828001-4 Φαξ: 210 4832909,4813701, 48732024 Email:office@wavelord.gr	POLARIS ATHENS EXPRESS	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΚΕΡΚΥΡΑ BARI & v.v.
POSEIDON LINES Διευθ.: Λεωφ. Αλκυονίδων 32, Γλυφάδα Τηλ: 210 9658300-301 Φαξ: 210 9658310 Email: poseidon-lines@ath.forthnet.gr	OLYMPIA 1	ΠΑΤΡΑ-ANCONA & v.v

Ελλάδα - Κύπρος - Ισραήλ - Αίγυπτος

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ
SALAMIS LINES LTD Διεύθ.: Φιλελλήνων 12, Πειραιάς Τηλ.: 210 4529555,210 4294325 Φαξ: 210 4528384 Email: salamishellas@ath.forthnet.gr	ION NOSTOS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ <-> LIMASSOL

Ελλάδα-Τουρκία

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ
AEGEAN SHIPPING COMPANY Διευθ.: Γρηγορίου Λαμπράκη 46, Ρόδος Τηλ: 22410 74235-6	KING SARON	ΡΟΔΟΣ <-> ΜΑΡΜΑΡΙΣ
ANKA TRAVEL Διευθ.: Γαλλίας 13, Ρόδος Τηλ: 22410 25095	AEGEAN JET	ΡΟΔΟΣ <-> ΜΑΡΜΑΡΙΣ
MINIOTIS LINES Διευθ.: Νεορίων 21, Χίος Τηλ: 22710 24670	PSARA	ΧΙΟΣ <-> ΤΣΕΣΜΕ
SUNRISE SHIPPING Διευθ.: Νεορίων 37, Χίος Τηλ: 22710 41390	CAPETAN NICOLAS	ΧΙΟΣ <-> ΤΣΕΣΜΕ
BY SHIP TRAVEL Διευθ.: Σοφούλι 1, Βαθύ Τηλ: 22730 22118	SAMOS SKY	ΣΑΜΟΣ <-> ΚUSADASI ΚΩΣ <-> BODRUM