



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ:
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ»



ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ ΜΙΧΑΗΛ
ΣΚΟΥΛΟΥΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
---------------	---

ΜΕΡΟΣ Ι

Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η Έννοια και το Αντικείμενο της Μεταφοράς.....	10
--	----

Οικονομικά και πολιτιστικά στοιχεία της Μεταφοράς.....	10
--	----

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

I. Ο διεθνής Χαρακτήρας της θαλάσσιας μεταφοράς.....	13
--	----

II. Η συμβολή της θαλάσσιας μεταφοράς στην ανάπτυξη της οικονομίας.....	15
---	----

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

I. Ιστορική Αναδρομή.....	19
---------------------------	----

II. Παρούσα κατάσταση - Ο Ελληνικός Στόλος.....	20
---	----

III. Η Απελευθέρωση της Ακτοπλοϊκής Αγοράς.....	29
---	----

Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εισαγωγή.....	37
---------------	----

Το Πρόβλημα Εξυπηρέτησης του Ελληνικού Νησιωτικού Χώρου.....	38
--	----

Συμβολή της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας.....	40
--	----

Γενικά συμπεράσματα.....	54
--------------------------	----

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ANEK LINES

Το Ιστορικό της Εταιρίας.....	56
-------------------------------	----

Διοίκηση της Εταιρίας.....	58
----------------------------	----

Συμμετοχές σε Εταιρίες.....	59
-----------------------------	----

Δραστηριότητες - Δρομολόγια.....	59
----------------------------------	----

Προσφορές Εσωτερικού.....	62
---------------------------	----

Προσφορές Εξωτερικού.....	63
---------------------------	----

Ειδικές Προσφορές.....	65
------------------------	----

Χορηγίες τις ANEK.....	65
------------------------	----

Τα Οικονομικά Στοιχεία της Εταιρίας.....	67
--	----

ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ MINOAN LINES

Εταιρικό προφίλ.....	70
----------------------	----

Οργανόγραμμα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	75
--	----

Επενδύσεις και στόχοι της Εταιρίας.....	76
Συγγενείς Επιχειρήσεις.....	77
Κοινωνικό Έργο της Εταιρίας.....	81
Βραβεύσεις των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	82
Ο Στόλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	85
Τα Δρομολόγια των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	88
Προσφορές Εσωτερικού	89
Προσφορές Εξωτερικού	90
Τμήμα Επαγγελματικών Μεταφορών Φορτίων (Cargo)	92
Προσφορές της Εταιρίας για Επαγγελματίες Οδηγούς.....	93
Τα Οικονομικά Στοιχεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	93
Οι Μινωικές Γραμμές στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών	96

ΜΕΡΟΣ III

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ

Ετήσια Έκθεση της ΧΡΤC	101
Οι Επιδράσεις της Άρσης του Cabotage στην Ελληνική Ακτοπλοΐα	104
Συμπεράσματα & Προοπτικές.....	108
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	111
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	111

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία αυτή με τον τίτλο «Ναυτιλία και Τουρισμός: Υφιστάμενη Κατάσταση και Προοπτικές Ανάπτυξης στη Χώρα» σκοπό έχει να καταγράψει την παρούσα κατάσταση της Ελληνικής Ναυτιλίας, καθώς και τις προοπτικές που αυτή έχει, σε σχέση πάντα με το σημαντικό για την οικονομία της Ελλάδας φαινόμενο του τουρισμού. Έτσι λοιπόν, κατόπιν έρευνας και μελέτης των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Πανεπιστήμιο Πειραιά και άλλους οργανισμούς, καταγράψαμε και αναλύσαμε τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν, καθώς και τη γενικότερη κατάσταση που επικρατεί στον χώρο της Ναυτιλίας.

Ξεκινώντας λοιπόν την εργασία αυτή αρχικός σκοπός είναι η παρουσίαση στον αναγνώστη βασικών εννοιών και αρχών που διέπουν τον χώρο της ναυτιλίας. Το **πρώτο μέρος** λοιπόν, της εργασίας αποτελεί μια εισαγωγή. Αρχίζοντας από την έννοια της **μεταφοράς** και το ρόλο αυτής για την οικονομική και πολιτισμική εξέλιξη ολόκληρου του κόσμου, περνάμε στην **θαλάσσια μεταφορά** και στο ρόλο που έπαιξε διεθνώς. Πιο συγκεκριμένα η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες και συγκεκριμένα πρωτότερα των άλλων μέσων μεταφοράς. Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας από τους παλαιότερους χρόνους έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς, ενώ αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνησή τους. Η αεροπορική δε μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην περίοδο μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο. Έτσι λοιπόν, καθώς τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσα και λίμνες και, με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα και μέσω ποταμών, διωρύγων ή λιμνών.

Στη συνέχεια της εργασίας γίνεται μια ιστορική αναδρομή όσον αφορά στην **Ελληνική Ναυτιλία** για να φτάσουμε στην παρούσα κατάσταση. Σήμερα το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς που εξασφαλίζει την από τεχνική και

οικονομική πλευρά συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων. Επιπλέον, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής, στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, το πλοίο έκανε δυνατή την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου γενικών φορτίων, τροφοδοτώντας με αυτό τον τρόπο όλες τις αγορές. Είναι λοιπόν κατανοητό ότι το πλοίο έχει αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, αποτελώντας έτσι την βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης.

Όμως, πέρα από τα καθαρά οικονομικά οφέλη που προσφέρει, η Ναυτιλία έχει και έναν κοινωνικό χαρακτήρα. Με τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, η Ελληνική Ναυτιλία συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορών και του τουρισμού. Γιατί η χώρα μας, μοναδικό φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα υπήρξε ιδανική για την ανάπτυξη και εξέλιξη του φαινομένου του τουρισμού και από νωρίς δημιούργησε ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες, γεγονός που μεγέθυνε την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίσει τον κοινωνικό χαρακτήρα της Ναυτιλίας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής της συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Στην εργασία όμως δεν παραλείπεται να γίνει αναφορά και σε ένα σημαντικό γεγονός για τον κόσμο ολόκληρο, την λεγόμενη **απελευθέρωση της Ακτοπλοϊκής Αγοράς** ή αλλιώς **άρση του cabotage**. Ο όρος αυτός δήλωνε το προνόμιο και δικαίωμα κάθε κράτους να κατέχει την αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της. Μετά από χρόνιες συζητήσεις και έντονες αντιρρήσεις στις **12 Ιουνίου 1992**, λοιπόν, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο **ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage** και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες αυτού και το οποίο **τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 1993**. Η ολοκλήρωση της ελευθερίας αυτής έπρεπε να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της

προσπάθειας που θα έπρεπε να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφάνιζαν διαφορές ανάπτυξης.

Η σημασία του cabotage, όμως, δεν είναι ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών τα οποία συνδέει η ακτοπλοΐα με την ηπειρωτική χώρα, η σημασία της ακτοπλοΐας στην άμυνα και την ευρύτερη στρατηγική της χώρας, το κλίμα, οι φυσικές ομορφιές, τα μνημεία, το επίπεδο του τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη Εθνικής ακτοπλοΐας για κάθε κράτος. Τα κράτη μέλη ανάλογα με τη θέση που κράτησαν απέναντι στο ζήτημα της κατάργησης του προνομίου της ακτοπλοΐας χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- **Στην πρώτη κατηγορία** ανήκουν τα κράτη που έθεσαν περιορισμούς στην ακτοπλοΐα. Οι κύριοι λόγοι είναι κυρίως η στρατηγική σημασία του τομέα της ακτοπλοΐας, η ανάγκη για παροχή κρατικών υπηρεσιών στα νησιά και στις απομακρυσμένες περιοχές αλλά και η ανάγκη για προστασία αφενός των εθνικών στόλων και αφετέρου της απασχόλησης των ναυτικών. Στην πράξη, η κατάργηση του προνομίου του cabotage θα επέφερε μείωση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μεγάλες απώλειες στην απασχόληση και τους θερινούς στόλους. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν, πλέον της Ελλάδας, η Γαλλία, η Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ισπανία, σε διαφορετικό βαθμό για κάθε χώρα ανάλογα με τα συμφέροντά της.
- **Στην δεύτερη κατηγορία** ανήκουν τα κράτη, που ακολούθησαν ανοιχτή πολιτική στο ζήτημα της ακτοπλοΐας. Τα κράτη αυτά - Βέλγιο, Ολλανδία, Ιρλανδία, Γερμανία, Βρετανία - υποστήριζαν ότι το cabotage οδηγεί σε υψηλότερα κόστη σε σχέση με τους ναύλους στις μεταφορές επιβατών. Οι διάφορες προστατευτικές πολιτικές και οι μη ανταγωνιστικές αγορές έχουν αποτέλεσμα τις υψηλότερες τιμές. Επιπρόσθετα, η αρχή του προνομίου της ακτοπλοΐας παραβίαζε το δόγμα ισότητας που προβλέπει το άρθρο 7 της συνθήκης της ΕΟΚ.
- **Σε μια ειδική κατηγορία** κατατάσσεται η Δανία, η οποία εφαρμόζε περιοριστικά μέτρα αφενός στην ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα νησιά Φερόες και αφετέρου οι περιορισμοί αυτοί ήταν για πλοία που η χωρητικότητά τους

δεν ξεπερνούσε τους 500 κ.ο.χ. και επομένως κάλυπτε μια μικρή αγορά. Επίσης, το Λουξεμβούργο είναι το μόνο περικλειστο κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οπότε δεν ήταν δυνατόν να επιβάλλει περιορισμούς στο cabotage.

Έτσι λοιπόν το νέο αυτό πλαίσιο λειτουργίας της Ελληνικής Ναυτιλίας, που για την επιβατηγό ναυτιλία τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Νοεμβρίου 2002, καλείται αν επιλύσει πολύπλοκα και συσσωρευμένα προβλήματα που απορρέουν από α) την πολυμορφικότητα του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας μας και β) την ανάγκη να καλύψει τις πραγματικές μεταφορικές ανάγκες των νησιών και να συμβάλλει στην τουριστική και οικονομική τους ανάπτυξη, ενώ συγχρόνως οφείλει να δώσει προοπτικές βιωσιμότητας, εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Τέλος, η εισαγωγή του πρώτου μέρους κλείνει με την αναφορά στην **σπουδαιότητα της επιβατηγούς ναυτιλίας**. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Χώρας μας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα. Το συνολικό ανάπτυγμα των παραλιών ανέρχεται σε 14.854 χλμ., ενώ η ακτογραμμή διαμορφώνει 750 λιμάνια και όρμους, με σπουδαιότερα γύρω στα 120. Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει περισσότερα από 3.500 νησιά (τα οποία δεν κατοικούνται όλα), αποτελεί το 19% του ελληνικού εδάφους, ενώ συγκεντρώνει το 1% του πληθυσμού μας. Μέσα στα πλαίσια αυτά δημιουργούνται ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκες έγκαιρης μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων, ανάπτυξης του τουρισμού, επικοινωνίας των κατοίκων και γενικά διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων. Τις ανάγκες αυτές καλείται να ικανοποιήσει η ακτοπλοΐα, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντική είναι η επιβατηγός ναυτιλία για την Ελλάδα. Συγκεκριμένα η συμβολή της συνίσταται στα εξής:

- Ανάπτυξη των νησιών
- Περιφερειακή Άμβλυση
- Δημιουργία θέσεων εργασίας
- Εισοδηματικά και Συναλλαγματικά Οφέλη
- Ανακούφιση από περιβαλλοντικές και άλλες επιβαρύνσεις

- Προώθηση τουριστικής ανάπτυξης και του θαλάσσιου τουρισμού.

Στην προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης, που αποτελεί και το βασικό σημείο της συμβολής της επιβατηγούς ναυτιλίας, καθώς και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ως επακόλουθο, θα σταθούμε λίγο παραπάνω καθότι οι **ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι αυτές που διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιώτικες περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς.** Ειδικότερα, στα μικρά νησιά που δε διαθέτουν αεροδρόμιο και το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων με τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας είτε με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα, είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή τους από τα μεγάλα τουριστικά γραφεία σαν τόπο τουριστικού προορισμού.

Η μεταφορά λοιπόν είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας και, για ορισμένες τουριστικές περιοχές, αποτελεί σημαντικό μέρος της δαπάνης αυτής. Η παράλληλη ανάπτυξη αμφοτέρων των κλάδων και οι ισοβαρείς τους σχέσεις μπορούν να συμβάλλουν τα μέγιστα στην ποιοτική βελτίωση, στην ανταγωνιστική τιμολόγηση και στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μιας χώρας. **Επιπλέον, η μεταφορά αυτή καθ' εαυτή μπορεί να γίνει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, γεγονός που αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές** και ίσως και τις συνδεόμενες. Αντίστοιχα, η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια τουριστικές υπηρεσίες. Σε αυτή την περίπτωση, η μεταφορά όχι μόνο δεν συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη αλλά και λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στον κλάδο. Στην περίπτωση δε της Ελλάδας και κυρίως στον διεθνή τουρισμό, η μεταφορά αποτελεί βασικό παράγοντα που επηρεάζει την τουριστική ζήτηση, κυρίως αν ληφθεί υπόψη η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε σχέση με τις κυριότερες χώρες προελεύσεως. Για τον λόγο αυτό δε θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι η σχέση μεταξύ Ναυτιλίας και Τουρισμού είναι μια σχέση αλληλεξάρτησης και σπάνια μπορούμε να μιλήσουμε για τουρισμό δίχως μέσα σε αυτό που αποκαλούμε «τουριστικό πακέτο» να μη συμπεριλάβουμε την θαλάσσια μεταφορά.

Για τον λόγο αυτό, στο **δεύτερο μέρος**, περνάμε σε μια **μελέτη περιπτώσεων**,

όπως λέγεται. Επιλέχθηκαν για το σκοπό αυτό δυο μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες με μακροχρόνια ιστορία στο χώρο της Ναυτιλίας, οι οποίες και είναι **η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης (ANEK LINES) και οι Μινωικές Γραμμές (MINOAN LINES).**

Μέσα από επισκέψεις στις ιστοσελίδες των δυο αυτών εταιριών, καθώς και από ενημερωτικά φυλλάδια που και οι δυο έχουν τυπώσει προς ενημέρωση του κοινού, συλλέχθηκε αρκετό υλικό για τη δραστηριότητα της κάθε εταιρίας. Όπως ο αναγνώστης θα διαπιστώσει, έχουν συγκεντρωθεί στοιχεία για το ξεκίνημά τους από το πρώτο πλοίο που δρομολογήθηκε μέχρι και το σημερινό τους στόλο. Υπάρχουν στοιχεία όσον αφορά στο εταιρικό προφίλ τους και για την πολιτική που η κάθε εταιρία ακολουθεί, ούτως ώστε να διατηρεί την σταθερή πελατεία της αλλά και να προσελκύει πάντα και νέο κοινό.

Η πολιτική για την οποία μιλάμε αφενός μεν έχει να κάνει με το επίπεδο των τιμών και των παρεχόμενων υπηρεσιών, που φυσικά είναι και το πιο βασικό σημείο της πολιτικής αυτής, όπου με εκπτώσεις διαφόρων τάξεων και κατηγοριών, όπως για φοιτητές, συνταξιούχους, στρατιωτικούς, απόρους κ.ά., καθώς και με τη δρομολόγηση νέων, υπερσύγχρονων πλοίων καταφέρνουν να προσαρμόζονται στα Ευρωπαϊκά δεδομένα και να παραμένουν ανταγωνιστικές απέναντι σε άλλες, νέες εταιρίες, αλλά και απέναντι στα άλλα μεταφορικά μέσα. Αφετέρου δε η πολιτική τους αυτή έχει να κάνει και με την προσφορά της κάθε μιας από τις δυο αυτές εταιρίες προς το κοινωνικό σύνολο υπό τη μορφή χορηγιών εισιτηρίων ή χρημάτων. Με τον τρόπο αυτό αντί να δείχνουν ένα αυστηρά επαγγελματικό προσωπείο, δείχνουν ένα γνήσιο ενδιαφέρον για τον συμπολίτη τους και κάνουν το κοινό να τους βλέπει με άλλο μάτι. Σε αυτή τη νέα τακτική ίσως να οφείλεται και το γεγονός ότι και οι δυο εταιρίες παρουσιάζουν αυξημένο κύκλο εργασιών σε σχέση με το προηγούμενο έτος, απόδειξη ότι η διοίκηση της εκάστοτε εταιρίας έχει κάνει σωστές προβλέψεις και ορθολογικό προγραμματισμό, ώστε να αποφέρει στην εταιρία της τα ποθητά αποτελέσματα.

Τέλος, η εργασία κλείνει με το τρίτο και τελευταίο μέρος όπου μιλάμε πλέον για την υφιστάμενη κατάσταση στο χώρο της Ναυτιλίας μέσα από μια έρευνα και έκθεση της ΧRTC, καθώς και από την σκοπιά ανθρώπων του χώρου, όπως είναι ο κ. Γιακαλής, πρόεδρος της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου (NEA), και ο κ. Λεβογιάννης, τέως Βουλευτής Κυκλάδων.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έκθεσης της ΧRTC, όπως αυτά παρουσιάστηκαν από τον πρόεδρο της εταιρίας κ. Ξηραδάκη, η Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει εισέλθει σε μια φάση ανοδική που οφείλεται στην σταδιακή εφαρμογή της απελευθέρωσης της ακτοπλοϊκής αγοράς. Με την ανανέωση του στόλου και με τις επενδύσεις τις οποίες απαιτούσε για να επιτευχθεί οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες εισήλθαν σε μια φάση «νοικοκυροσύνης» και προσπάθειας για προσαρμογή στα νέα δεδομένα. Σημαντικός είναι ο ρόλος των τραπεζών στη προσπάθεια αυτή, καθώς με τις τελευταίες αναδιαρθρώσεις στα δανειακά προγράμματά τους, έδειξαν ότι πραγματικά κατανοούν τα προβλήματα του κλάδου και προσπαθούν με κάθε δυνατότητα ευελιξίας και προσαρμοστικότητας για την εξυγίανσή τους.

Ο κ. Γιακαλής από τη μεριά του πιστεύει στην ανάγκη εναρμόνισης με τα ισχύοντα στην Ευρώπη, χαρακτηρίζοντας τις μεθόδους των εκπροσώπων της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας δαιδαλώδεις και απαρχαιωμένες. Θεωρεί ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δυστυχώς δεν φαίνεται να προσαρμόζεται στα νέα Ευρωπαϊκά δεδομένα, όμως είναι απόλυτα πεπεισμένος για τη δυνατότητα των Ελλήνων για δρομολόγηση και λειτουργία παγκοσμίως, ενώ αντίθετα πιστεύει πως ο σκεπτικισμός των Ευρωπαίων θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για την δρομολόγηση ξένων πλοίων στις ελληνικές ενδομεταφορές.

Ο κ. Λεβογιάννης όντας τέως Βουλευτής Κυκλάδων εξετάζει το ζήτημα από την πλευρά της νησιωτικής Ελλάδας και επισημαίνει την ιδιαιτερότητα των νησιών που για την αντιμετώπιση της καθημερινής τους πραγματικότητας έχουν ως αναγκαίο μέσο το πλοίο. Αυτό από μόνο του δείχνει την αναγκαιότητα για άμεση εξυπηρέτηση των νησιών μας με τη δημιουργία νέου σχεδιασμού γραμμών σύνδεσης των νησιών σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς, σχεδιασμού αναπτυξιακού, ορθολογικού με πλοία καινούρια και αξιόπλοα και με τιμές προσιτές για όλες τις εισοδηματικές τάξεις. Και όπως χαρακτηριστικά λέει ο κ. Λεβογιάννης «Επιβάλλεται να αντιμετωπιστούν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό και όχι μόνο ως επιχειρηματική δραστηριότητα. Επιβάλλεται όλοι οι αρμόδιοι να θυμηθούν και στον καίριο αυτό τομέα τη συνταγματική διάταξη για τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών».

Στο κλείσιμο λοιπόν αυτής της εργασίας παραθέτονται τα **συμπεράσματα** και οι προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία, όπως αυτά προέκυψαν από έρευνα και

μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης στο χώρο της Ναυτιλίας. Επιγραμματικά τα συμπεράσματα στα οποία καταλήξαμε είναι τα εξής:

- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών (τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης).
- Η ναυτιλία επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.
- Διεθνώς σήμερα οι Έλληνες ελέγχουν το 9,2% του συνολικού αριθμού των πλοίων που υπάρχουν στην αγορά καθώς και των υπό ναυπήγηση, το 17,8% του παγκόσμιου στόλου σε dwt.
- Οι Έλληνες εφοπλιστές στην προσπάθεια προσαρμογής τους στις απαιτήσεις των καιρών τα τελευταία έτη έχουν προχωρήσει σε παραγγελίες νέων, ταχύπλοων πλοίων.
- Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε το 2002 και σήμερα βρίσκεται στα 19,6 χρόνια αντί των 20,0 και 20,3 για το 2001 και το 2000 αντίστοιχα.
- Η Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's List, καταλαμβάνει την τέταρτη θέση με βάση την χωρητικότητα του στόλου της.
- Έρευνα του Lloyd's List δείχνει επίσης ότι αυξήθηκε η χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου τα τελευταία δύο χρόνια κατά \$ 1,5 σε σχέση με το 2000. Αξιοπρόσεκτο είναι ότι οι τράπεζες πλέον χρηματοδοτούν στην ναυτιλία την ποιότητα, το μέγεθος, και την μικρή ηλικία, με αποτέλεσμα την μείωση των προβληματικών δανείων.
- Αξιοσημείωτη επίσης μεταβολή για το έτος 2003 είναι και το γεγονός ότι ο τραπεζικός δανεισμός της Ελληνικής Ακτοπλοΐας μειώθηκε για πρώτη φορά κατά την τελευταία πενταετία κατά 5,22% από 2,048 δις ευρώ σε 1,941 δις ευρώ λόγω της ομαλής αποπληρωμής των δανείων και της πώλησης πλοίων.
- Ακόμα, τα τελευταία χρόνια δρομολογήθηκαν νεότευκτα ταχύπλοα που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την

ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική.

- Αυξανόμενο εμφανίζεται το επτάμηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου 2003 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην Ελλάδα, αφού ανήλθε σε 5,44 δις ευρώ, έναντι 5,03 δις, βοηθώντας με αυτόν τον τρόπο αισθητά το Εθνικό μας Ισοζύγιο.
- Τέλος, αναφέρουμε ότι η μεταφορά είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες να διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιώτικες περιοχές της χώρας μας.

Οι διαπιστώσεις αυτές αποτελούν απόδειξη της σπουδαιότητας του κλάδου της Εμπορικής και Επιβατηγούς Ναυτιλίας για την οικονομία της Ελλάδας, είτε άμεσα με την ανάπτυξη της εμπορικής μας δραστηριότητας, είτε έμμεσα με την ανάπτυξη και προώθηση της τουριστικής δραστηριότητας. Με τον τρόπο αυτό καταφέρνουν και συνδέονται δυο μεγάλοι και εξέχουσας σημασίας κλάδοι της οικονομίας, Ναυτιλία και Τουρισμός.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η Έννοια και το Αντικείμενο της Μεταφοράς

Με τον όρο **μεταφορά** εννοούμε την ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη. **Αντικείμενο** μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά (πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα), και φυσικά ο άνθρωπος.

Ως έργο του μεταφορέα μπορεί να θεωρηθεί:

- Η φόρτωση του φορτίου ή η παραλαβή του επιβάτη
- Η παροχή των κάθε είδους διευκολύνσεων που είναι αναγκαίες για την καλή και ασφαλή στοιβασία του φορτίου, καθώς και την άνετη μετακίνηση του επιβάτη, και τα οποία συντελούν στην λεγόμενη «ποιότητα υπηρεσίας».
- Η ασφαλής εκτέλεση της μεταφοράς στον τόπο προορισμού, για την αποβίβαση του επιβάτη ή την εκφόρτωση του φορτίου.

Τις υποχρεώσεις αυτές ο μεταφορέας οφείλει να τις εκπληρώνει έτσι ώστε να ανταποκρίνεται πλήρως προς τις απαιτήσεις των επιβατών και βέβαια προς τις ανάγκες των μεταφερόμενων φορτίων.

Οικονομικά και πολιτιστικά στοιχεία της Μεταφοράς

I. Τα οικονομικά στοιχεία

Η οικονομική χρησιμότητα της μεταφοράς προσώπων και αγαθών εξαρτάται από το οικονομικό αποτέλεσμα που επιδιώκεται και προσδοκάται από την εκτέλεσή της. Η οικονομική δραστηριότητα αποβλέπει στην παραγωγή, διανομή και ανταλλαγή

αγαθών και υπηρεσιών. Το σύνολο των οικονομικών αυτών λειτουργιών είναι αδύνατον να συντελεσθεί χωρίς την μεταφορά και χωρίς αυτήν δεν γίνεται δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας. Ο άνθρωπος παράγει αγαθά είτε για άμεση κατανάλωση από τον ίδιο, είτε για αποθήκευση, είτε για να τα ανταλλάξει με άλλα αγαθά που έχει ανάγκη και δεν παράγει ο ίδιος. Το είδος των αγαθών που παράγει εξαρτάται αφενός μεν από τις ανάγκες του και αφετέρου από την σύνθεση και το μέγεθος των συντελεστών παραγωγής που έχει στη διάθεσή του. Έτσι π.χ. δεν παράγει όλα τα αγαθά που χρειάζεται για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του εκτός αν κατορθώσει να έχει στη διάθεσή του όλες τις απαραίτητες πρώτες ύλες, καύσιμα και λοιπά αναγκαία μέσα για την παραγωγική διαδικασία. Σε κάθε περίπτωση όμως, βασικό στοιχείο για την επίτευξη αυτού του σκοπού είναι η λειτουργία της μεταφορικής διαδικασίας.

Μέσω της μεταφορικής διαδικασίας μπορούν να επιτευχθούν μια σειρά από οικονομικά αποτελέσματα τα οποία και είναι τα εξής:

- **Η διεύρυνση των ορίων της αγοράς** είναι το πρώτο αποτέλεσμα. Η μεταφορά είναι το μέσο με το οποίο επιτυγχάνεται η αξιοποίηση της γης και του πλούτου που αυτή παράγει, αφού καθιστά δυνατή τη διακίνηση των παραγόμενων αγαθών στις αγορές όπου εκδηλώνεται η αντίστοιχη ζήτηση. Μέσω λοιπόν της μεταφοράς μπορούμε να πούμε ότι υπερνικάτε ο χώρος και ο χρόνος και επιτυγχάνεται η εξουδετέρωση των οικονομικών προβλημάτων και μειονεκτημάτων τα οποία προκαλούνται από την άνιση κατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων μεταξύ χωρών και ηπείρων.
- Με την διεύρυνση της αγοράς έρχεται ως άμεσο επακόλουθο το επόμενο αποτέλεσμα το οποίο και είναι **η εξισορρόπηση μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς από τόπο σε τόπο**. Χωρίς την μεταφορά οι κατά τόπους ανθρώπινες κοινωνίες θα βρίσκονταν σε πλήρη εξάρτηση από τις φυσικές πηγές πλούτου του άμεσου περιβάλλοντος. Στο μέγεθος της παραγωγής θα επιδρούσε εξίσου περιοριστικά η έκταση των αναγκών της επιτόπιας ζήτησης. Όταν η ανταλλαγή προϊόντων γίνεται σε μικρή γεωγραφική περιοχή έχει κατ' ανάγκη περιορισμένη έκταση. Μέσω όμως της διαδικασίας μεταφοράς η αγορά που είναι στη διάθεση κάθε πωλητή διευρύνεται (αύξηση προσφοράς) και η

ζήτηση των προϊόντων του αυξάνεται. Όσο περισσότερο αυξάνουν οι αποστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η μεταφορά τόσο περισσότερο διευρύνεται η αγορά και το μέγεθος της ζήτησης.

- Το τρίτο αποτέλεσμα είναι συνάρτηση των δυο προηγούμενων και είναι η **τάση για διαμόρφωση ενιαίων τιμών στα βασικής τουλάχιστον σημασίας αγαθά**. Με την επέκταση του δικτύου των δυνατοτήτων της μεταφοράς διευρύνεται ο κύκλος των πωλητών που διαθέτουν ένα προϊόν. Με αυτό τον τρόπο ο αγοραστής αποκτά την ευχέρεια επιλογής αγαθών ως προς την προσφερόμενη ποιότητα και τιμή ή και ακόμα ως προς τους όρους και τον τρόπο πληρωμής.
- **Η μείωση της τιμής** είναι ένα ακόμα αποτέλεσμα της μεταφοράς. Συγκεκριμένα η φθηνή μεταφορά μειώνει το κόστος της παραγωγής και τείνει σε μείωση της τιμής. Το κόστος της μεταφοράς είναι μέρος του παραγωγικού κόστους, όχι μόνο σε ό,τι αφορά τις πρώτες ύλες και τα καύσιμα για την παραγωγή προϊόντων μεταποίησης, αλλά και σε ό,τι αφορά την μεταφορά των πάσης φύσεως έτοιμων καταναλωτικών αγαθών μέχρι τις αγορές κατανάλωσης, αφού η παραγωγική διαδικασία δεν ολοκληρώνεται πριν το αγαθό φτάσει στον τελικό καταναλωτή.

II. Τα πολιτιστικά στοιχεία

Η μεταφορά όμως δεν παράγει μόνο άμεσα οικονομικά οφέλη υπέρ της οικονομίας. Συμβάλλει επίσης στην οικονομική πρόοδο έμμεσα, αφού υποβοηθάει την ανάπτυξη του τεχνικού και πνευματικού πολιτισμού.

Έτσι λόγου χάρη, η μεταφορά συμβάλλει στην ανάπτυξη του πολιτισμού επιτρέποντας την επικοινωνία μεταξύ των λαών και φέρνοντας σε επαφή τα απομακρυσμένα και λιγότερο ανεπτυγμένα μέρη με τα μεγάλα κέντρα πνευματικής, επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου. Διευκολύνει συνεπώς την μετάδοση των γνώσεων και των αγαθών του πνευματικού και τεχνικού πολιτισμού μεταξύ των λαών της γης, επιταχύνοντας την πνευματική και οικονομική πρόοδο.

Η προέλευση και εξέλιξη των μεγάλων πολιτισμών και της οικονομικής πορείας του κόσμου, τόσο κατά τους Αρχαίους χρόνους όσο και κατά τον Μεσαίωνα και την

εποχή της Αναγέννησης αλλά και μετά την Βιομηχανική Επανάσταση και μέχρι σήμερα, επιβεβαιώνουν την αλήθεια και τεκμηριώνουν αυτή τη θέση.

Η προσπάθεια αναζήτησης μέσων και αγαθών που λείπουν από μία περιοχή, που αποτέλεσε το κίνητρο για την επικοινωνία μεταξύ ομάδων ανθρώπων εγκατεστημένων σε διάφορες περιοχές και οδήγησε στην εισαγωγή, καθιέρωση και ανάπτυξη των μέσων της μεταφοράς, υπήρξε σε κάθε εποχή η αφετηρία και το υπόβαθρο για την οικονομική και πνευματική πρόοδο του ανθρώπου.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

I. Ο διεθνής Χαρακτήρας της θαλάσσιας μεταφοράς

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών, καθώς υφίστανται σχετικά ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο, με εξαίρεση τα θέματα ασφάλειας και πιο πρόσφατα το θέμα προστασίας του περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχου των δυνάμεων της αγοράς προέρχεται από την ίδια την βιομηχανία θαλασσίων μεταφορών. Παρ' όλα αυτά, από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, η κρατική παρέμβαση είναι περισσότερο συνηθισμένη.

Πρόκειται για έναν ιδιαίτερο κλάδο του τομέα των μεταφορών. Είναι γεγονός ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες και συγκεκριμένα πρωτότερα των άλλων μέσων μεταφοράς. Σήμερα το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς, που εξασφαλίζει την από τεχνική και οικονομική πλευρά συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων. Επιπλέον, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής, στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, το πλοίο έκανε δυνατή την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου γενικών φορτίων, τροφοδοτώντας με αυτό τον τρόπο όλες τις αγορές. Είναι λοιπόν κατανοητό ότι το πλοίο έχει αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, αποτελώντας έτσι την βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας

και ανάπτυξης.

Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών δεν άργησε να εμφανιστεί. Το γεγονός ότι η μαζική διακίνηση των αναγκαίων πρώτων και ενεργειακών υλών είναι πρακτικά δυνατή αλλά και συμφέρουσα μόνο δια θαλάσσης ήταν από τους πρώτους παράγοντες που οδήγησαν στη συνειδητοποίηση του διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διασκορπισμένα στην υδρόγειο έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύνδεσή τους μόνο δια θαλάσσης είναι ο δεύτερος παράγοντας. Επιπλέον, η παραγωγή σε μεγάλες κλίμακες που πραγματοποιήθηκε κατά την μεταπολεμική περίοδο, σύντομα οδήγησε σε επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Σε συνδυασμό μάλιστα με την τεχνολογική επανάσταση, η οποία οδήγησε σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, κατέστησαν δυνατές τις εμπορικές συναλλαγές που επιτρέπουν την χωρίς αυξημένο κόστος επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Συγκεκριμένα, αναφέρεται σε ποσότητα που κινείται γύρω στα 4.500 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή κάθε ημέρα φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι φορτία δώδεκα εκατομμυρίων τόνων κατά μέσο όρο, και κάποια αντίστοιχη ποσότητα εκφορτώνεται σε κάποια άλλα λιμάνια.¹

Από τα μέχρι τώρα αναφερθέντα, είναι εύκολο κανείς να συνειδητοποιήσει τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας και των εμπορικών πλοίων στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Ωστόσο, πέρα από τη θετική πλευρά της ναυτιλίας υπάρχει και μία άλλη πιο σκοτεινή, η οποία μάλιστα ευθύνεται και για την αρνητική και πολλές φορές ισοπεδωτική εικόνα που επικρατεί στην κοινή γνώμη σχετικά με αυτήν. Ο λόγος, βέβαια, είναι το "υψηλό" κοινωνικό κόστος που παρουσιάζει η θαλάσσια μεταφορά αγαθών και ειδικότερα η αναφορά γίνεται σε όρους ατυχημάτων στη θάλασσα, αλλά και

¹ Ευγ. Σαμπράκος, «Σημειώσεις: Οικονομικής και Πολιτικής των μεταφορών», Πειραιάς 2002. σελ.78, 82.

στη λειτουργική ρύπανση που προκαλείται από τη συνήθη δραστηριότητα των πλοίων. Η άποψη αυτή, όσο ακραία κι αν ακούγεται στον οποιονδήποτε που ασχολείται με τη ναυτιλία και γνωρίζει λίγο καλύτερα τα πράγματα από το ευρύ κοινό, δυστυχώς εκφράζει μία μεγάλη μερίδα της κοινής γνώμης.

Βέβαια, κανείς δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι η βιομηχανία της ναυτιλίας δεν παρουσιάζει προβλήματα και ότι δεν έχει συμμετοχή στο φαινόμενο της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Σε καμία, όμως, περίπτωση η πραγματική εικόνα δεν είναι αυτή που παρουσιάζεται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κάθε φορά που συμβαίνει ένα ατύχημα, στο οποίο τις περισσότερες φορές εμπλέκεται ένα δεξαμενόπλοιο με αποτέλεσμα την έκκριση πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον και τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων, άλλοτε μικρότερης και άλλοτε μεγαλύτερης έκτασης. Η δύναμη της εικόνας είναι μεγάλη, η πραγματικότητα όμως σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες είναι ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό των ρύπων των θαλασσών οφείλεται στα πλοία, ενώ αντίθετα τα 3/4 αυτών έχουν χερσαία προέλευση.²

Ως αποτέλεσμα της αρνητικής και συγχρόνως ψευδούς εικόνας που επικρατεί για τη ναυτιλία και του παρεπόμενου πολιτικού κόστους, αλλά και για λόγους ουσιαστικούς με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του κλάδου και τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών στα πλαίσια των οποίων θα ασκείται η ναυτιλιακή δραστηριότητα, μεγάλη έμφαση δόθηκε στις διαδικασίες ελέγχου των εμπορικών πλοίων. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της εμπορικής ναυτιλίας, ο έλεγχος των πλοίων απασχόλησε όχι μόνο μεμονωμένα κράτη, αλλά και τη διεθνή κοινότητα. Διεθνείς οργανισμοί συστάθηκαν για την εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού, ενώ συλλογικά όργανα και ήδη υπάρχοντες οργανισμοί με μεγάλη επιρροή στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι συνέβαλαν επίσης προς αυτήν την κατεύθυνση.

II. Η συμβολή της θαλάσσιας μεταφοράς στην ανάπτυξη της οικονομίας

Η συμβολή των διαφόρων μεταφορικών μέσων στην επίτευξη των οικονομικών και πολιτιστικών αποτελεσμάτων στα οποία προαναφερθήκαμε δεν υπήρξε ποτέ ίσης σημασίας. Αντίθετα **διαφοροποιείται με την συμβολή διαφόρων**

² "Εμπορική Ναυτιλία & Θαλάσσιο Περιβάλλον", Γ.Π. Βλάχος, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1999, σελ.34-35.

παραγόντων όπως οι ακόλουθοι:

- Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας που από τους παλαιότερους χρόνους έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσα και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από θάλασσα και επιπλέον ενδεχόμενα και μέσω ποταμών, διωρύγων ή λιμνών.
- Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Τα πλοία διέσχιζαν τις θάλασσες από τους Προϊστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές έγινε ουσιώδης για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής και αργότερα της μηχανής εσωτερικής καύσης για την κίνησή τους. Η αεροπορική τέλος μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην περίοδο μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο.
- Τέλος, ακόμη και σήμερα, μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αναφερόμαστε σε μαζικά χύδην φορτία, όπως λόγω χάρη πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά.

Ως συνέπεια και επαλήθευση των παραγόντων που προαναφέραμε, τα τέσσερα πέμπτα περίπου του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονταν από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επιτελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους: Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15^ο αιώνα, η δεύτερη περίοδος μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, (οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων) και τέλος η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. Αναλυτικότερα παρατηρούμε τις εξής εξελίξεις:

- **Στην πρώτη περίοδο**, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Παρ' όλα αυτά ο ρόλος της ήταν πάντα σημαντικός. Σ' αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η μετέπειτα εμπορική και θαλάσσιου εμπορίου, τόσο στην Μεσόγειο με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο και πέραν του Μεσογειακού χώρου σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έβαλε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Στους στόλους της εποχής εκείνης, οφείλουμε τόσο την σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια τα οποία έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, όσο επίσης και τις πρώτες μεταφορές σιτηρών και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.
- **Η δεύτερη περίοδος** χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην Ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ήταν. Τότε διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών έτσι ώστε από τον 16^ο αιώνα και έκτωθεν οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το υπόβαθρο αφενός μεν της οικονομικής άνθησης της Δυτικής Ευρώπης (από την Ιβηρική χερσόνησο μέχρι την Ολλανδία και το Ην. Βασίλειο) και αφετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά τον κόσμο. Έτσι, η μέχρι τον 19^ο αιώνα περίοδο της θαλάσσιας μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως μεγάλης σπουδαιότητας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου, γιατί:
 - Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων.
 - Επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ

απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας.

- **Η τελευταία περίοδος** που ακολούθησε την βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από την ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Επίσης χαρακτηρίζεται από την μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες, αλλά και την μεταγενέστερη παρακμή αυτού του τομέα των μεταφορών.

Μια από τις κύριες συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών εξελίξεων, ήταν η δημιουργία των προϋποθέσεων (αλλά και της ανάγκης) για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις Νέες Χώρες. Υπολογίζεται ότι μεταξύ των ετών 1815 και 1914 τουλάχιστον 65 εκ. Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές ιδίως δε προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τότε για πρώτη φορά το ανθρώπινο στοιχείο έγινε παράγοντας ανάπτυξης σε ειδικό τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η επιβατηγός ναυτιλία ήταν εκείνη που έκανε δυνατή την «έξοδο» του Ευρωπαϊκού έμφυχου πλεονάσματος, του τόσο αναγκαίου για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού σε μια εποχή που οι μηχανές είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν σε μεγάλη κλίμακα την ανθρώπινη εργασία.

Δεν είναι επομένως «λεκτικό σχήμα» ή στοιχείο υπερβολής ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δυο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία) σε παγκόσμιο επίπεδο επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Ιδιαίτερα δε μετά από την χρησιμοποίηση του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικό κατασκευής των πλοίων και χάρις στην ταυτόχρονη εξελικτική τελειοποίηση των μηχανικών μέσων πρόωσης έγινε δυνατή και οικονομικά συμφέρουσα η μαζική μεταφορά χύδην φορτίων (πρώτων υλών, τροφίμων, καυσίμων) πάνω στην οποία στηρίχθηκε η λειτουργία της σύγχρονης οικονομίας και με την οποία επιτεύχθηκε η

διαμόρφωση παγκοσμίων τιμών ως προς τα βασικά αγαθά.

Παράλληλα, έγινε επίσης δυνατή η εγκατάσταση τακτικών θαλάσσιων δρομολογιακών γραμμών πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων με τη μορφή που έχει σήμερα. Σαν συνέπεια, οι εξελίξεις αυτές κατέστησαν τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του περιβάλλοντος χώρου τους τόσο σε πρώτες ύλες όσο και σε καύσιμα.

Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των Διεθνών μεταφορών.

Συμπερασματικά, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

I. Ιστορική Αναδρομή

Ο κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας γεννήθηκε ανάμεσα ιστίων και ατμού τον 19^ο αιώνα, τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια. Από τότε είχε μακριά και περιπετειώδη εξέλιξη μέχρι να καταλήξει στη σημερινή της μορφή που αποτελείται από το στόλο των κρουαζιερόπλοιων, φέρρυς και ιπτάμενων δελφινιών.

Το 1828 δρομολογήθηκε το πρώτο ταχυδρομικό πλοίο που, εκτός από το ταχυδρομείο, μετέφερε επιβάτες και εμπορεύματα. Στο μεταξύ, η συγκοινωνία ανάμεσα στις παράλιες περιοχές γίνονταν με υποτυπώδη μέσα. Σύμφωνα με τον Λουδοβίκο Ρο στις «Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα 1832-1833»: «Αυτά τα πλεούμενα καΐκια ή τρεχαντήρια που κάνουν την ακτοπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες είναι γερά σκαριά που είναι ξεσκέπαστα στην πρύμη και την πλώρη, έχουν πλήρωμα 3 άντρες. Οι επιβάτες βολεύονται μαζί με το φορτίο και δεν μαγειρεύουν πάνω στο πλεούμενο, παρά μόνο όταν έχει νηνεμία». Έτσι καταλαβαίνει κανείς ότι τα

πρώτα ελληνικά επιβατηγά πλοία καμία σχέση δεν είχαν με τα σημερινά.

Η πρώτη σύμβαση για μεταφορά ταχυδρομείου και επιβατών στο εξωτερικό υπογράφηκε το 1833 μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" του Φεράλδη εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ:

- Ναυπλίου - Μασσαλίας, κάθε 25 μέρες
- Ναυπλίου - Τεργέστης, κάθε 25 μέρες
- Ναυπλίου - Αλεξάνδρειας
- Ναυπλίου - Σμύρνης

Είχε πλέον καθιερωθεί εισιτήριο 2 θέσεων, «εις κάμαρας» και «εις το αμπάριον». Οι συνθήκες διαβίωσης των επιβατών ήταν λίγο καλύτερες.

Τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" που προαναφέρθηκαν έδωσαν τη θέση τους το 1837 στα γαλλικά ατμόπλοια και ειδικότερα στο πλοίο «Ανατολή». Εν συνεχεία, μετά από πολλές συμβάσεις της ελληνικής κυβέρνησης με ξένες εταιρίες και ξένα κράτη αποφασίστηκε το 1856 να συσταθεί «ελληνική ατμοπλοϊκή Εταιρία».

Πράγματι, το 1857 συστάθηκε η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή εταιρία με το όνομα «Συριανή» εξ αιτίας της έδρας της. Σε αυτήν την εταιρία η ελληνική κυβέρνηση έκανε σύμβαση για 12 χρόνια και της παραχωρούσε το "αποκλειστικό προνόμιο για την των παραλίων μερών".

Στο διάστημα 1830-1852, που τις θαλάσσιες συγκοινωνίες τις εκμεταλλεύονταν ξένες εταιρίες, έγιναν μερικές προσπάθειες από ιδιώτες, αλλά και την Εθνική Τράπεζα, για την ίδρυση ατμοπλοϊκών εταιριών, που θα εκμεταλλεύονταν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τις συγκοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου. Σαν τέτοιες αναφέρονται: της Εθνικής Τράπεζας, η προσπάθεια συστάσεως ατμοπλοϊκής εταιρίας από κάποιον Ευριπίδη το 1851, το 1853 γίνεται μια άλλη προσπάθεια από οικονομικούς παράγοντες της Πάτρας κ.λ.π.

II. Παρούσα κατάσταση - Ο Ελληνικός Στόλος

Πριν από δύο περίπου δεκαετίες, όταν ο Ελληνόκτητος στόλος έγινε ο πρώτος στόλος παγκοσμίως, οι πλοιοκτήτες ανέφεραν το γεγονός ως "το Ελληνικό θαλάσσιο θαύμα". Ήταν ένας δίκαιος χαρακτηρισμός του γεγονότος ότι μια χώρα 10

εκατομμυρίων έφθασε στην κορυφή της πυραμίδας μιας τόσο σημαντικής βιομηχανίας, όπως η ναυτιλία. Από τότε με κάποιες εξαιρέσεις ο Ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να μεγαλώνει διαρκώς.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) στις 27 Φεβρουαρίου του 2002 έλεγχε 3.480 πλοία όλων των τύπων (άνω των 1.000gt), συνολικού deadweight (dwt) 164.613.935 και 98.195.100 gross tonnage (gt) συμπεριλαμβανομένων και 213 πλοίων υπό ναυπήγηση διάφορων κατηγοριών, συνολικού tonnage 10.652.495. Διεθνώς σήμερα οι Έλληνες ελέγχουν το 9,2% του συνολικού αριθμού των πλοίων που υπάρχουν στην αγορά καθώς και των υπό ναυπήγηση, το 17,8% του παγκόσμιου στόλου σε dwt ή το 15,5% του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένου σε gt.³

Είναι γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος μειώθηκε ελαφρά κατά το 2002 σε σχέση με το προηγούμενο έτος τόσο στον αριθμό των πλοίων, το deadweight όσο και στο tonnage. Αυτό μπορεί μερικώς να δικαιολογηθεί από τους πρόσφατους κανονισμούς και την σταδιακή απόσυρση των πλοίων με μονά τοιχώματα από την αγορά αλλά και από την γενική τάση για πώληση ή σκραπάρισμα των παλαιών πλοίων και αντικατάστασή τους με νεότερα ή νεότερα πλοία. Το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου στον παγκόσμιο, βάση τύπου, σε σχέση με το συνολικό αριθμό των πλοίων και το DWT το 2001 και το 2002 φαίνονται από τους παρακάτω πίνακες:

³ «Economic outlook», May 2002, page 14

Τύπος πλοίου	% στον Αριθμό 2001	% στον Αριθμό 2002
Oil Tankers	18.4	17
Chemical & Product Carriers	9.8	10.1
Liquid Gas Carriers	4.4	4.9
Combination Carriers	15.3	16.5
Ore & Bulk Carriers	23.5	22.7
Container Carriers	5.1	4.6
Other Cargo Ships	6.3	5.8
Passenger Ships	11.1	10.6

Τύπος πλοίου	% DWT 2001	% DWT 2002
Oil Tankers	23.0	20.5
Chemical & Product Carriers	19.1	20.1
Liquid Gas Carriers	5.1	5.5
Combination Carriers	17.3	18.5
Ore & Bulk Carriers	23.8	23.9
Container Carriers	5.5	4.8
Other Cargo Ships	8.9	8.0
Passenger Ships	GT 10.8	GT 10.4

Πηγή: Economic Outlook, May 2002

Από τα στατιστικά στοιχεία του YEN προκύπτει ότι στην Ελλάδα λειτουργούν 1.114 ναυτιλιακές εταιρίες, από τις οποίες οι 654 ασχολούνται με τη διαχείριση πλοίων και οι 460 με ναυλώσεις και άλλες ναυτιλιακές εργασίες. Από τις 1.084 εταιρίες εισήχθη και δραχμοποιήθηκε συνάλλαγμα της τάξεως των 1.221.557.083 δολαρίων παρουσιάζοντας αύξηση 4,9% έναντι του 2000. Για την κάλυψη διάφορων υποχρεώσεων (φορολογικών, μισθοδοτικών κ.ά.) οι εταιρίες

αυτές δαπάνησαν το ποσό των 864.617.591 δολαρίων. Εξάλλου το εργατικό τους δυναμικό υπολογίζεται σε 11.090 άτομα. Συνολικά οι 654 διαχειρίστριες εταιρίες είχαν στον έλεγχο τους ένα στόλο από 3.749 πλοία.⁴

Η Ελληνική αγορά είναι αρκετά ομοιογενής, αφού βάση των στοιχείων της Petrofin, σχεδόν το 85% των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών είναι εταιρίες που διαχειρίζονται λιγότερα από 8 πλοία, τα περισσότερα των οποίων δεξαμενόπλοια ξηρού χύδην φορτίου και πλοία διπλού καταστρώματος (tweendeckers). Από τις υπόλοιπες, οι 30-40 από αυτές αποτελούν τις εταιρίες στόχους των τραπεζών και συνεπώς η αγορά στόχος είναι προσανατολισμένη σε εταιρίες με τουλάχιστον 15 πλοία, αφού η ακτοπλοϊκή αγορά έχει συνενωθεί σε λίγες εταιρίες και η χρηματοδότηση των κοντεϊνεροπλοίων απαιτεί τεράστια κεφάλαια.

Τα στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν ότι η Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των καιρών. Ενώ παλαιότερα οι έλληνες εφοπλιστές ήταν γνωστοί για την προτίμησή τους στα φθηνά και μεγάλης ηλικίας μεταχειρισμένα πλοία, τα τελευταία έτη έχουν προχωρήσει σε παραγγελίες ναυπηγήσεων. Τα στοιχεία του GSCC αναφέρουν ότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν παραγγείλει το 11,6% των ναυπηγούμενων σήμερα πλοίων, το οποίο αντιπροσωπεύει το 23% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας.

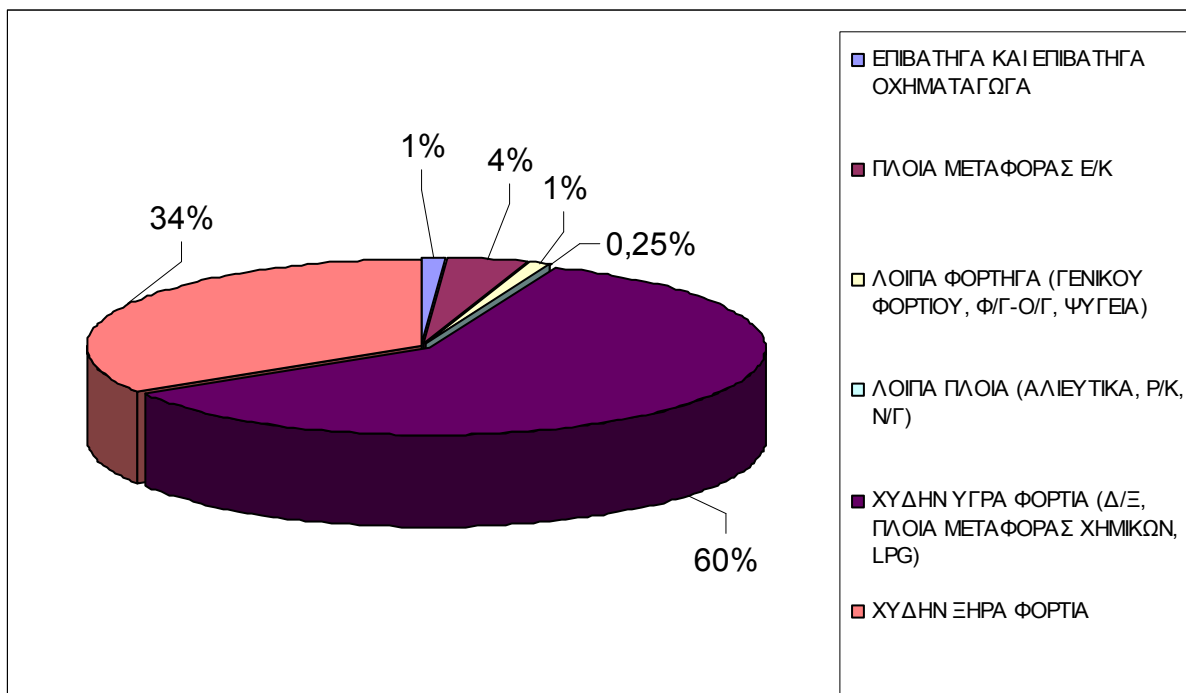
Ως αποτέλεσμα της παραπάνω τάσης για ναυπηγήσεις και αγορά σχετικά νέων πλοίων ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε το 2002 και σήμερα βρίσκεται στα 19,6 χρόνια αντί των 20,0 και 20,3 για το 2001 και το 2000 αντίστοιχα. Σημείωσε ακόμα περισσότερη μείωση σε όρους GT φτάνοντας τα 15,9 χρόνια αντί των 16,8 και 17,6 για το 2001 και το 2000 αντίστοιχα. Τώρα σε όρους DWT βρίσκεται σήμερα στα 15,6 χρόνια αντί των 16,6 και 17,4 για το 2001 και 2000 αντίστοιχα. Η μείωση αυτή αναμένεται να ενταθεί ακόμα περισσότερο στο προσεχές μέλλον. Είναι άξιο μνείας το γεγονός ότι για πρώτη φορά ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου των tankers (18,8 χρόνια) είναι μικρότερος από τον μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου (που

⁴ «Ημερησία, Ειδική Έρευνα για τη Ναυτιλία», Ιούνιος 2002, σελ 12

είναι 19,1 έτη).⁵

Την τέταρτη θέση στον κόσμο καταλαμβάνει η Ελλάδα, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της. Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's για το 2002, που έδωσε στη δημοσιότητα το YEN, ο υπό ελληνική σημαία στόλος φτάνει τα 1.529 πλοία με χωρητικότητα 28.778.240 gt. Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics & Logistics της Βρέμης, που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1/1/2002 η Ελλάδα κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων. Ειδικότερα σύμφωνα με το Ινστιτούτο της Βρέμης την 1/1/2002 η ελληνική σημαία ήταν υψωμένη σε 1.102 πλοία με χωρητικότητα 43.365.00 dwt.⁶

Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου (με βάση το dwt)



Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics 2002

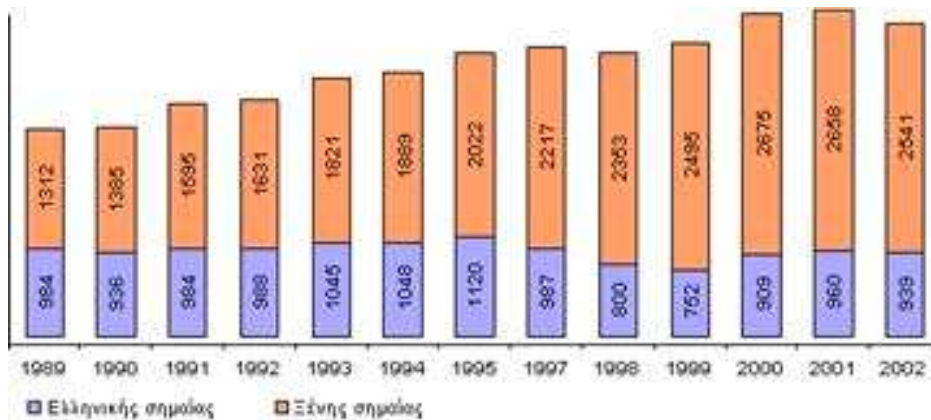
Το 2002, 113 πλοία -με μέσο όρο ηλικίας τα 5,5 έτη- ύψωσαν την ελληνική σημαία. Το στοιχείο της νεότητας των πλοίων αναμένεται να αποτελέσει τον κύριο

⁵ «Economic outlook», May 2002, page 20

⁶ «Ναυτεμπορική», Παρασκευή 10 Ιανουαρίου 2003, σελ 47

άξονα των μέτρων που προετοιμάζει το ΥΕΝ προκείμενου μέσα στο 2003 να σημειωθεί ένα νέο κύμα εγγραφών πολύ μεγαλύτερο από εκείνο του 2002. Η ηγεσία του ΥΕΝ αναμένεται να προτάξει αυτό το στοιχείο το οποίο θα δηλώσει ότι θα «επενδύσει» άμεσα με μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας σε τρία επίπεδα που θα αφορούν: τη φορολογία ειδικά για τα νεότευκτα πλοία που για πρώτη φορά θα εισέρχονται στο ελληνικό νηολόγιο, την προώθηση των επενδύσεων για την ανανέωση των μικρών μεσογειακών πλοίων και τέλος το ανθρώπινο δυναμικό με παρεμβάσεις που θα κλιμακώνονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.⁷

Εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού δυναμικού (πλοία > 1.000gt)



Πηγή: LRS

Εκτός από των τομέα των τραπεζών, κεφάλαια μπορούν να αντλήσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και από το Χρηματιστήριο, ήδη από το 1995 στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ) έχουν εισέλθει ακτοπλοϊκές εταιρείες, ενώ τελευταία πέραση ένας νόμος για την χρηματοδότηση και εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Μετά από μεγάλες καθυστερήσεις οι διοικητικές αρχές του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών έδωσαν την 1^η Απριλίου του 2002 το πράσινο φως για την είσοδο ποντοπόρων πλοίων στη Σοφοκλέους, ανακοινώνοντας το τελικό κανονιστικό

⁷ «Ημερησία», Δευτέρα 20 Ιανουαρίου 2003, σελ 10

πλαίσιο της διαδικασίας. Το κλίμα στο ΧΑΑ την εποχή που έγινε η ανακοίνωση δεν ήταν ευνοϊκό αλλά όλοι αναμένουν κινήσεις βελτίωσης και με δεδομένο ότι το νομικό πλαίσιο είναι έτοιμο, δεν αποκλείεται στους επόμενους μήνες να δημιουργηθούν Εταιρείες Επενδύσεων στην Ποντοπόρο Ναυτιλία.

Το νέο αυτό πλαίσιο⁸, αφενός ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς, αφετέρου διασφαλίζει αποτελεσματικότερα την προστασία των επενδυτών με την καθιέρωση αυστηρότερων κανόνων ως προς τη διαφάνεια της Ε.Ε.Π.Ν.

Είναι άγνωστες ακόμα οι προθέσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, καθώς η παραδοσιακή μυστικοπάθεια τους, ίσως δημιουργήσει εμπόδια στην είσοδο τους στο ΧΑΑ, ενώ περαιτέρω εμπόδια δημιουργούν τα υψηλά έξοδα για την είσοδο τους στο ΧΑΑ και ο περιορισμός της επιχειρηματικής τους ευελιξίας. Πρόβλημα ίσως δημιουργήσει και το γεγονός ότι για την είσοδο τους τα 2/3 του στόλους τους να είναι υπό την Ελληνική (Ευρωπαϊκή) σημαία και το υπόλοιπο 1/3 να είναι συμβεβλημένο με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ).

Τραπεζικός Τομέας

Έρευνα του Lloyd's List δείχνει ότι ο συνολικός αριθμός των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία φτάνει τις 61 τράπεζες. Άλλο ένα σημαντικό συμπέρασμα που βγαίνει από αυτήν την έρευνα είναι ότι αυξήθηκε η χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου τα τελευταία δύο χρόνια, το Lloyd's List υπολογίζει ότι ο συνολικός δανεισμός έφτασε στα \$ 17.7 δις παρουσιάζοντας αύξηση κατά \$ 1.5 σε σχέση με το 2000. Ακόμα εκτιμάται ότι μόνο δύο από τις 13 τράπεζες που έχουν χαρτοφυλάκιο μεγαλύτερο των \$ 400 εκατ. δεν έχουν τοπική εκπροσώπηση στην αγορά. Ο κ. Πετρόπουλος θεωρεί τον αριθμό των τραπεζών που δραστηριοποιούνται στο χώρο ως αρκετά σταθερό, με τον αριθμό των ελληνικών τραπεζών να αυξάνεται.

Οι Ελληνικές τράπεζες αυξάνουν συνεχώς την παρουσία τους στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση του Πειραιά, παρόλο που η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεχίζει να στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε διεθνή ιδρύματα για τις ανάγκες της.

⁸ Για κατανόηση του νέου θεσμικού πλαισίου βλέπε παράρτημα.

Ενώ πριν τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας μόνο μία τοπική τράπεζα δραστηριοποιούνταν στο χώρο της χρηματοδότησης της ποντοπόρου ναυτιλίας, τώρα υπάρχουν τρία τραπεζικά ιδρύματα μεταξύ των 12 κορυφαίων τραπεζών που χρηματοδοτούν την Ελληνόκτητο ναυτιλία. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις κορυφαίες τράπεζες που χρηματοδοτούν τον Ελληνόκτητο στόλο για το 2002.⁹

Οι κορυφαίες τράπεζες με χορηγήσεις στην Ελληνόκτητο Ναυτιλία

Bank	Loans (\$ millions)
1. Royal Bank of Scotland	2.600
2. Deutsche Schiffsbank	1.600
3. Hamburgische/ L.S. Holstein	1.300
4. KfW	1.000
5. National Bank of Greece	1.000
6. Alpha Bank	850
7. HSBC	700
8. Credit Agricole Indosuez	650
9. DVB/Nedship	630
10. Citibank	550
11. Piraeus Bank	520
12. Credit Suisse	500
13. ABN- AMRO	410
48 other banks	5.360
TOTAL 61 banks	17.670

Πηγή: Lloyd's List /the banks

⁹ «Lloyd's List, Supplement», May 2002, page 43-44

Οι αιτίες της εντυπωσιακής αύξησης στην δανειοδότηση της ναυτιλίας οφείλονται κυρίως στην μεγάλη αύξηση των παραγγελιών νέων ναυπηγήσεων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ και οι τράπεζες έχουν στραφεί στη χρηματοδότηση των μεγάλων ναυτιλιακών ομίλων και συνεπώς μεγαλύτερου ύψους δανείων. Η αύξηση της χρηματοδότησεως δεν καλύπτει όλο το φάσμα των Ελληνικών εταιρειών, καθώς έχει παρατηρηθεί μία σημαντική στροφή της χρηματοδότησεως στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες με άνω των 10-15 πλοίων. Οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με στόλο έως 9 πλοία είναι το 80% των υπαρχόντων Ελληνικών πλοίων.

Οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην χρηματοδότησή τους και πολλές φορές αναγκάζονται να αποδεχθούν σκληρότερους όρους και να περιορίσουν τα αιτήματά τους. Οι τράπεζες έχουν στραφεί σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση των νέων ναυπηγήσεων και αντιμετωπίζουν τα μικρά δάνεια προς τις μικρές εταιρείες ως σπατάλη χρόνου, διότι η πλειοψηφία αυτών των εταιρειών έχει μεγάλης ηλικίας πλοία και επειδή οι μικρές τράπεζες που ασχολιόντουσαν συνήθως με αυτές τις εταιρείες έχουν αποσυρθεί από την αγορά.

Τα τελευταία έτη οι τράπεζες χρηματοδοτούν στην ναυτιλία την ποιότητα, το μέγεθος, και την μικρή ηλικία, με αποτέλεσμα την μείωση των προβληματικών δανείων και συνεπώς περισσότερες τράπεζες θα ασχοληθούν με την Ελληνική ναυτιλία όπως προαναφέρθηκε, ώστε να αυξηθεί και η χρηματοδότηση από τις τράπεζες στη ναυτιλία, πράγμα που θα απαιτήσει τεράστια κεφάλαια.

Η Επιτροπή της Βασιλείας για την Τραπεζική Ευθύνη δημοσίευσε το 2001 μία διακήρυξη με τον τίτλο "Overview of New Basel Capital Accord" (Επισκόπηση της Νέας Κεφαλαιακής Συμφωνίας της Βασιλείας), η οποία αναφέρεται στο θέμα των αναγκαιοτήτων της κεφαλαιακής επάρκειας των τραπεζών. Στην ουσία, αυτό που προτείνεται είναι ότι κάθε ένα δάνειο θα εξετάζεται και αναλόγως του κινδύνου που περιέχει για πιθανότητα μη αποπληρωμής του, να λαμβάνει ένα ποσοστό βαρύτητας σχετικώς με το πόσον κεφαλαίου που η τράπεζα θα πρέπει να επενδύσει για την "χρηματοδότηση" του δανείου. Όσο χαμηλότερος είναι ο κίνδυνος, τόσο

χαμηλότερο είναι και το αναγκαίο ποσό κεφαλαίου, όσο υψηλότερο το πόσο που πρόκειται να δανείσει η τράπεζα, τόσο υψηλότερο και το κέρδος των μετόχων της. Ενώ η νέα επισκόπηση θα αρχίσει να εφαρμόζεται από το 2005 οι περισσότερες τράπεζες ήδη έχουν αρχίσει να εξετάζουν τις επιπτώσεις και να προσαρμόζουν τις εσωτερικές λειτουργίες τους στα νέα δεδομένα, άλλες με ταχύτερο και άλλες με χαμηλότερο ρυθμό.

Η πλοιοκτησία εμπεριέχει πολλούς κινδύνους, οπότε και ο δανεισμός των πλοιοκτητών από τις τράπεζες εμπεριέχει πολλούς κινδύνους. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα περισσότερα δάνεια, λόγω των γενικών χαρακτηριστικών της ναυτιλίας, εμπίπτουν στην κατηγορία των "επικίνδυνων" βάση των νέων κανονισμών της Επιτροπής της Βασιλείας και χρειάζονται μεγάλα κεφάλαια. Συνεπώς, για να πραγματοποιήσουν οι τράπεζες τα ίδια κέρδη με το παρελθόν θα πρέπει να μεγαλώσουν το περιθώριο κέρδους τους περίπου 50%. Αυτό θα ισχύσει για όλα τα δάνεια που έχουν συναφθεί και πριν και μετά την επιβολή των νέων κανονισμών το 2005.

Η μεγάλη πλειοψηφία των δανείων προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες εμπίπτουν στην κατηγορία των "επικίνδυνων" εξαιτίας της έλλειψης επιχειρησιακής δομής των εταιρειών. Τα αυξημένα περιθώρια κέρδους δεν είναι τόσο εύκολη πρακτική όσο φαίνεται και αρκετοί δανειστές της ναυτιλίας θα πρέπει να επαναπροσδιορίσουν την θέση τους, κυρίως όσον αφορά το άνοιγμα τους στην Ελληνική αγορά.¹⁰

III. Η Απελευθέρωση της Ακτοπλοϊκής Αγοράς

Γενικά

Στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας και της πλήρους απελευθέρωσης του ενδοκοινοτικού εμπορίου, σύμφωνα με την Κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε., προβλεπόταν και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, που ίσχυε για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των

κρατών μελών της Κοινότητας.

Ως προνόμιο της ακτοπλοΐας -γνωστό με τον όρο **cabotage**- είναι το δικαίωμα ενός κράτους να κατέχει την αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σε αυτές τις δραστηριότητες εμπεριέχεται η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της ίδιας της χώρας. Υποστηρίζεται από πολλούς ότι το cabotage περιλαμβάνει την περιήγηση, την αλιεία παράκτιας μορφής, τα σκάφη αναψυχής, τα ναυαγοσωστικά μέσα και την επικοινωνία με τις εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου. Σύμφωνα με τα άρθρα 165 και 166 του ΚΔΝΔ ο περιορισμός του cabotage στην Ελλάδα εκτείνεται και στα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν ταξίδια και σε αλλοδαπά λιμάνια εφόσον η αρχή ή ο τελικός προορισμός του πλοίου είναι ένα ελληνικό λιμάνι. Τα δε κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία μπορούν να πραγματοποιήσουν ενδιάμεσους σταθμούς σε Ελληνικούς λιμένες. Η προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι πλοίου με ξένη σημαία βασικά δεν απαγορεύεται, ενώ η παραλαβή επιβατών απαγορεύεται.¹¹ Αποκλείονται λοιπόν τα πλοία με ξένη σημαία από την άσκηση των προαναφερθέντων δραστηριοτήτων. Κάθε κράτος μέσα από την εθνική νομοθεσία διατυπώνει το βαθμό και την έκταση της χρήσης του προνομίου αυτού.

Ιστορική εξέλιξη

Με τον κανονισμό 4055/86, υιοθετήθηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών καθώς και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Ο κανονισμός αυτός όμως εξαιρεί την παροχή υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων ενός κράτους-μέλους (cabotage). Το ακτοπλοϊκό ζήτημα δεν επιλύθηκε τότε και αποδείχθηκε ανυπέρβλητο εμπόδιο για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης υποστήριξαν την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, ενώ τα κράτη της Μεσογείου υπερασπίστηκαν την προστατευτική πολιτική που ίσχυε μέχρι τότε για την ακτοπλοΐα. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων υπήρξε

¹⁰ "Fairplay", 26 Ιουλίου 2001, σελ 17-18

¹¹ Βλέπε επίσης Α. Μ. Γουλιέλμος: «Διοίκηση παράκτιων και θαλάσσιων βιομηχανιών». Αθήνα 1997, σελ. 249. Επίσης Γ. Π. Βλάχος- Α. Β. Αλεξόπουλος: «Διεθνής Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική». Αθήνα - Πειραιάς 1996, σελ. 258.

έναν αριθμό κρατών, που ήταν προετοιμασμένος να δεχθεί τη διατήρηση των περιορισμών που ισχύουν στην ακτοπλοΐα, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σε νησιά και απομακρυσμένες γεωγραφικά περιοχές και κυρίως όταν αυτές επιχορηγούνται από κρατικές αρχές. Μεγάλο πρόβλημα δημιουργήθηκε στις κρουαζιέρες ανοιχτής θαλάσσης. Η αδυναμία γεφύρωσης του χάσματος μεταξύ των υπέρμαχων και πολεμιών του cabotage είχε ως αποτέλεσμα το θέμα να αναβληθεί.

Το θέμα ξαναζητήθηκε στα πλαίσια των μέρων της Επιτροπής για την ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας το 1989. Η πρόταση της Επιτροπής, η οποία σκόπευε στην ενίσχυση της κοινοτικής ανταγωνιστικότητας μέσω της καθιέρωσης ενός παράλληλου κοινοτικού νηολογίου (EUROS), στηρίχθηκε και στη θέσπιση μέτρων για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρούσε ως πρώτο σημαντικό βήμα την άρση στο cabotage, η οποία σχετιζόταν με τη χρήση των πλοίων που ήταν νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο και παρείχαν υπηρεσίες σε "short-sea trade". Το άρθρο 1 του σχεδίου κανονισμού όριζε ως **υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών:**

- Τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή αγαθών μεταξύ λιμένων ενός κράτους-μέλους (cabotage), περιλαμβάνοντας και τις θαλάσσιες οδούς για τυχόν αποικιακές κτήσεις του.
- Τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ανάμεσα σε ένα λιμάνι και μια εγκατάσταση ή πλωτό κατασκεύασμα που βρίσκεται στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας ενός κράτους-μέλους.

Ωστόσο οι προτάσεις της Επιτροπής τον Αύγουστο του 1990 δεν έτυχαν ιδιαίτερα θετικής αποδοχής. Κατ' αρχήν, από την Ελληνική πλευρά δεν υπήρξε αποδοχή των όρων για την κατάργηση του cabotage. Πολλά κράτη υποστήριξαν ότι δεν έπρεπε να υπάρξει αναγκαία σύνδεση της άρσης των περιορισμών με την ίδρυση του κοινοτικού νηολογίου. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν τελικά να μην υπάρξει εξέλιξη όσον αφορά το θέμα της άρσης του προνομίου, τουλάχιστον μέχρι το 1992 όπου τελικά η πρόταση εγκρίθηκε ως κανονισμός.

Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας

Η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών-μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς. Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών.

Στις 12 Ιουνίου 1992, λοιπόν, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες αυτού. Προς αποφυγή των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών θα πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος-μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους. Επίσης, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος-μέλος, οι οποίοι δε δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, θα πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παράγοντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο.

Η ολοκλήρωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον κανονισμό¹² αυτό από την 1^η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόστηκε η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν

¹² Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθμ. 3118/93 του Συμβουλίου της 25^{ης} Οκτωβρίου 1993 για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό. (- EEL 279 της 12/11/93 σελ. 1)

ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος-μέλος (η εφαρμογή του όρου αυτού ισχύει από 1^η Ιανουαρίου 1996).

Ως "**υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους**" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

(α) τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους-μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά.

(β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off- shore": θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους-μέλους και εγκαταστάσεως ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους.

(γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- Λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους
- Λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους-μέλους

Αντίστοιχα, ως "**πλοιοκτήτες της Κοινότητας**" ορίζεται:

(α) οι υπήκοοι κρατών-μελών, που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος-μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες.

(β) οι ναυτιλιακές εταιρίες, που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους-μέλους και των οποίων, ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος-μέλος.

(γ) οι υπήκοοι κράτους-μέλους που, είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους-μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

Επίσης ορίζεται η έννοια της "**σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας**", η οποία συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους-μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει:

- (α) υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας.
- (β) συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών
- (γ) υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις
- (δ) προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

Ωστόσο, από την 1^η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650GT, τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

Η σημασία του προνομίου της ακτοπλοΐας

Η σημασία του cabotage δεν είναι ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών τα οποία συνδέει η ακτοπλοΐα με την ηπειρωτική χώρα, η σημασία της ακτοπλοΐας στην άμυνα και την ευρύτερη στρατηγική της χώρας, το κλίμα, οι φυσικές ομορφιές, τα μνημεία, το επίπεδο του τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη Εθνικής ακτοπλοΐας για κάθε κράτος.

Η χρήση του προνομίου, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων, τις οποίες καλύπτει, προκύπτει από τη βούληση κάθε κράτους, η οποία διατυπώνεται μέσω της εσωτερικής νομοθεσίας του. Τα κράτη-μέλη ανάλογα με τη θέση που

κράτησαν απέναντι στο ζήτημα της κατάργησης του προνομίου της ακτοπλοΐας χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

(α) κράτη που έθεσαν περιορισμούς στις ακτοπλοϊκές γραμμές

(β) κράτη που ακολούθησαν ανοιχτή πολιτική στο ακτοπλοϊκό ζήτημα

(γ) ειδική κατηγορία (λόγω συνθηκών)

Στην **πρώτη κατηγορία** ανήκουν τα κράτη που έθεσαν περιορισμούς στην ακτοπλοΐα. Οι κύριοι λόγοι είναι κυρίως η στρατηγική σημασία του τομέα της ακτοπλοΐας, η ανάγκη για παροχή κρατικών υπηρεσιών στα νησιά και στις απομακρυσμένες περιοχές αλλά και η ανάγκη για προστασία αφενός των εθνικών στόλων και αφετέρου της απασχόλησης των ναυτικών. Στην πράξη, η κατάργηση του προνομίου του cabotage θα επέφερε μείωση των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μεγάλες απώλειες στην απασχόληση και τους θερινούς στόλους. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν, πλέον της Ελλάδας, η Γαλλία, Ιταλία, η Πορτογαλία και η Ισπανία, σε διαφορετικό βαθμό για κάθε χώρα ανάλογα με τα συμφέροντά της.

Πιο συγκεκριμένα, στη Γαλλία, η οποία έθεσε περιορισμούς στο παράκτιο εμπόριο ανάμεσα στους λιμένες της (Μεσόγειος και Ατλαντικός), την Κορσική αλλά και τις κτήσεις της όπως Γουαδελούπη και Μαρτινίκα, παρουσιάζεται σημαντική διακίνηση επιβατών κυρίως στις μικρές αποστάσεις αλλά συγχρόνως και ένα μικρό ποσοστό στο συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό της έργο και επομένως δε φαίνεται να αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα αμυντικού σχεδιασμού.

Η Ιταλία, της οποίας η ακτογραμμή είναι έκτασης πολλών χιλιομέτρων και συνεπώς το ακτοπλοϊκό εμπόριο είναι μεγάλης σημασίας, έχει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα αμυντικής πολιτικής διότι ένα μεγάλο μέρος του μεταφορικού της έργου, περίπου 72%, αφορά το εμπόριο με νησιά όπως η Σικελία και η Σαρδηνία. Το ποσοστό του εθνικού εμπορίου σε αγαθά που φορτοεκφορτώνονται στο έδαφος της φθάνει περίπου το 23% του συνολικού διεθνούς εμπορίου.

Το κράτος της Πορτογαλίας, αν και δεν επιθυμούσε αλλαγές στο καθεστώς του cabotage, από το 1988 έχει παρουσιάσει τάση προς απελευθέρωση των αυστηρών μέτρων περιορισμού του. Πάνω από το 50% του όγκου των φορτίων διακινείται μέσω λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας όπως η Λισσαβόνα και το Οπόρτο.

Στην Ισπανία, η συχνή κυκλοφορία στις παράκτιες περιοχές - διακίνηση

αγαθών στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό σε μεγάλες αποστάσεις αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό μεταφορικό έργο, η τακτική συγκοινωνία με νησιά όπως οι Βαλεαρίδες και τα Κανάρια, η προστασία της απασχόλησης των ναυτικών, αποτελούν ορισμένους από τους λόγους που η χώρα επιθυμεί και επιβάλλει αυστηρούς περιορισμούς στον κλάδο της ακτοπλοΐας.

Στην **δεύτερη κατηγορία** ανήκουν τα κράτη, που ακολούθησαν ανοιχτή πολιτική στο ζήτημα της ακτοπλοΐας. Τα κράτη αυτά -Βέλγιο, Ολλανδία, Ιρλανδία, Γερμανία, Βρετανία- υποστήριζαν ότι το cabotage οδηγεί σε υψηλότερα κόστη σε σχέση με τους ναύλους στις μεταφορές επιβατών. Οι διάφορες προστατευτικές πολιτικές και οι μη ανταγωνιστικές αγορές έχουν αποτέλεσμα τις υψηλότερες τιμές. Συνεπώς, εάν οι τιμές για τη φόρτωση αγαθών και επιβατών σε μια συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή δεν είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες σε open routes, αυτό πιθανώς συμβαίνει επειδή υπάρχουν οι κρατικές επιχορηγήσεις. Κατά συνέπεια, ορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές που δρουν ως μονοπώλια, χρησιμοποιούν πλοία χαμηλών προδιαγραφών και κυρίως μεγάλης ηλικίας με αποτέλεσμα ο κοινοτικός στόλος να εμφανίζεται γερασμένος σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με άλλους στόλους. Επιπρόσθετα, η αρχή του προνομίου της ακτοπλοΐας παραβίαζε το δόγμα ισότητας που προβλέπει το άρθρο 7 της συνθήκης της ΕΟΚ.

Το Βέλγιο και η Ολλανδία δεν επέβαλλε περιορισμούς στις ακτοπλοϊκές γραμμές, γεγονός που στηρίζεται στα λίγα χιλιόμετρα ακτογραμμών που διαθέτουν οι δυο χώρες. Στην Ιρλανδία το διαμετακομιστικό εμπόριο αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,9% του συνολικού διεθνούς εμπορίου και επομένως δε θα επηρέαζε άμεσα τις ακτοπλοϊκές γραμμές. Η Γερμανία στο παρελθόν έθετε περιορισμούς στο cabotage, σήμερα ακολουθεί ανοιχτή πολιτική. Η Βρετανία, παρόλο που διαθέτει τη μεγαλύτερη αγορά σε παράκτιο εμπόριο -σε επίπεδο 65%- δεν εφαρμόζει περιορισμούς στην παράκτια ναυσιπλοΐα. Άσκησε δε πολύ μεγάλη πίεση για την κατάργηση του προνομίου.

Σε **μια ειδική κατηγορία** κατατάσσεται η Δανία, η οποία εφάρμοζε περιοριστικά μέτρα αφενός στην ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα νησιά Φερόες και αφετέρου οι περιορισμοί αυτοί ήταν για πλοία που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνούσε τους 500 κ.ο.χ. και επομένως κάλυπτε μια μικρή αγορά. Επίσης, το

Λουξεμβούργο είναι το μόνο περικλειστο κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οπότε δεν ήταν δυνατόν να επιβάλλει περιορισμούς στο cabotage.

Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εισαγωγή

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίσει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής της συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Προς αυτήν την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας που με τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορών και του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια μάλιστα, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιριών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη. Τα πολυτελή και γρήγορα ακτοπλοϊκά εκτελούν πολλά τακτικά δρομολόγια που μειώνουν τις αποστάσεις κέντρου και νησιών. Τα δρομολόγια είναι κατανεμημένα έτσι, ώστε να συνδέουν τα κεντρικά λιμάνια της Αττικής, του Πειραιά και της Ραφήνας, με τα νησιά αλλά και τα νησιά μεταξύ τους. Συγχρόνως, κι άλλα λιμάνια της Αττικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας συνδέονται με πλοίο με τα νησιά, ενώ ανάλογα δρομολόγια εκτελούνται και από άλλα σημαντικά λιμάνια της Χώρας, όπως η Πάτρα, η Κυλλήνη, η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, ο Βόλος κ.λ.π. προς διάφορα νησιά.

Τα περισσότερα δρομολόγια εκτελούνται κάθε μέρα ολόκληρο το χρόνο. Ορισμένα προβλέπουν αναχώρηση το απόγευμα και ταξίδι ολόκληρη τη νύχτα, ενώ άλλα αναχώρηση νωρίς το πρωί και επιστροφή την ίδια μέρα, μέσω των ιδίων ή άλλων λιμανιών. Τα δρομολόγια των Δωδεκανήσων, των Κυκλάδων, του Ιονίου και του Ανατολικού Αιγαίου συμπληρώνουν πολλά τοπικά δρομολόγια μικρότερων πλοίων που εξυπηρετούν ακόμη και τα πιο μικρά νησιά. Έτσι, όποιος θέλει να γνωρίσει την Ελλάδα από τη μια άκρη στην άλλη, μπορεί να εκμεταλλευτεί τις άπειρες δυνατότητες που του παρέχει η Ελληνική Ακτοπλοΐα.

Πλοία κάθε τύπου, επιβατηγά, επιβατηγά-οχηματαγωγά, υδροπτέρυγα και καταμαράν διασχίζουν όλα τα πελάγη της Χώρας, με συνολική μεταφορική ικανότητα 100.000 άτομα και 20.000 αυτοκίνητα την ημέρα. Ανήκουν σε εταιρίες - μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ή της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού, και είναι νεότευκτα ή πρόσφατα ανακαινισμένα, ώστε να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις των διεθνών συνθηκών, των κοινοτικών διατάξεων και των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας, όσον αφορά στην πυρασφάλεια, την ασφάλεια πλεύσης, την άνεση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.λ.π.

Όσον αφορά στους θαλάμους διανυκτέρευσης επιβατών, κοινός στόχος των εταιριών είναι να διασφαλίσουν στους επιβάτες συνθήκες διακοπών, από τη στιγμή που θα επιβιβαστούν ως τη στιγμή της αποβίβασης στον τόπο των διακοπών τους και την επιστροφή τους, όταν οι διακοπές τελειώσουν. Όλα τα πλοία έχουν καμπίνες διακεκριμένης θέσης, μπαρ, εστιατόριο και προσφέρουν και άλλες εξυπηρετήσεις, ανάλογα με τα δρομολόγια τους, τον τύπο και τη διάρκεια του ταξιδιού.

Η Ελλάδα υλοποιώντας διεθνείς υποχρεώσεις της και υιοθετώντας τις σύγχρονες κοινωνικές αντιλήψεις, εισήγαγε νομοθετικές ρυθμίσεις και ειδικές προδιαγραφές για τη μεταφορά των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ήδη σε πολλά πλοία εκτελούνται μετατροπές, ώστε να γίνουν γρήγορα προσιτά και στα άτομα αυτά.

Το Πρόβλημα Εξυπηρέτησης του Ελληνικού Νησιωτικού Χώρου

Η γεωγραφική διαμόρφωση της Χώρας μας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα. Το συνολικό ανάπτυγμα των παραλίων ανέρχεται σε 14.854 χλμ.,

ενώ η ακτογραμμή διαμορφώνει 750 λιμάνια και όρμους, με σπουδαιότερα γύρω στα 120. Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει περισσότερα από 3.500 νησιά (τα οποία δεν κατοικούνται όλα), αποτελεί το 19% του ελληνικού εδάφους, ενώ συγκεντρώνει το 1% του πληθυσμού μας. Το εισόδημα των κατοίκων προέρχεται κυρίως από τρεις τομείς:

- Τον γεωργικό τομέα (αλιεία, κτηνοτροφία)
- Την ναυτιλία και
- Τον τουρισμό

Ας σημειώσουμε ότι τα περισσότερα νησιά παρουσιάζουν επιβατική κίνηση μόνο κατά την θερινή περίοδο. Αυτό το γεγονός δημιουργεί απαιτήσεις για προσφορά υπηρεσιών ή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, μόνο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, όπου απαιτούνται μεγάλα ταχύπλοα και πολυδάπανα μεταφορικά μέσα, τα οποία κατά τη χειμερινή περίοδο, όπου η ζήτηση είναι μικρή, είναι γεγονός ότι υποαπασχολούνται.

Το σύστημα της ελληνικής ακτοπλοΐας εξυπηρετεί 63 σημαντικά νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους και διαθέτει 138 λιμάνια - κόμβους, από τα οποία 42 βρίσκονται στην ξηρά (περιλαμβανομένης Εύβοιας και Πελοποννήσου) και τα 96 στα νησιά. Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι διαρθρωμένη σε 31 κύριες γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν ομαδοποιημένες γειτονικές περιοχές. Πέραν της δυνατότητας ορισμένων γεωγραφικών περιοχών να εξυπηρετούνται συγχρόνως και από άλλες κύριες γραμμές, ανάλογα με την ομαδοποίηση, γειτονικές περιοχές που ανήκουν σε διαφορετικές «κύριες γραμμές» εξυπηρετούνται ανεπαρκώς ως προς τις ενδοεπικοινωνίες.

Παρά όμως τις όποιες μεταβολές - αλλαγές που έχουν συντελεστεί στο σύστημα της ελληνικής ακτοπλοΐας κατά τις τελευταίες 2-3 δεκαετίες, όπως για παράδειγμα στον τύπο σκαφών που χρησιμοποιούνται, αυτό το σύστημα των «κύριων γραμμών» παραμένει σχεδόν αναλλοίωτο. Έτσι:

- Όλες σχεδόν οι γραμμές αρχίζουν και τελειώνουν στον Πειραιά, ενώ
- Νησιά που δεν ανήκουν στην ίδια κύρια γραμμή αδυνατούν να επικοινωνήσουν ικανοποιητικά μεταξύ τους, όπως για παράδειγμα η Πάρος και η Σίφνος που επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω Πειραιά, ανεξαρτήτως της

ύπαρξης κάποιας τυπικής αλλά ανεπαρκούς επικοινωνίας.

Μέσα στα πλαίσια αυτά δημιουργούνται ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκες έγκαιρης μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων, ανάπτυξης του τουρισμού, επικοινωνίας των κατοίκων και γενικά διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων. Τις ανάγκες αυτές καλείται να ικανοποιήσει η ακτοπλοΐα.

Συμβολή της Ελληνικής Επιβατηγούς Ναυτιλίας

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω είναι εύκολο για κάποιον να συμπεράνει πόσο σημαντική είναι η επιβατηγός ναυτιλία για την Ελλάδα. Συγκεκριμένα η συμβολή της συνίσταται στα εξής:

➤ Ανάπτυξη των νησιών

Η συρρίκνωση και η περιθωριοποίηση των νησιών του Αρχιπελάγους που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα οφείλεται κυρίως στις μεταβολές στο μοντέλο παραγωγής και στο σύστημα των μεταφορών. Μόλις τις τελευταίες δεκαετίες έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα ανάκαμψης, ενώ εξακολουθούν ορισμένες νησιώτικες περιοχές να εμφανίζουν φθίνουσα πορεία. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι ο τουρισμός και οι συνδεδεμένες με αυτόν δραστηριότητες (κατασκευές, μεταφορές, εμπόριο) είχαν τον πρώτο λόγο **στην άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος των νησιωτών συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ανάπτυξη των νησιών**. Πρόσφατη μελέτη με τη χρήση πολλαπλών κριτηρίων και παραμέτρων όπως: έκταση νησιού, μέγεθος πληθυσμού, ακτίνα επιρροής, οικονομικές δραστηριότητες, εξάρτηση για φυσικούς πόρους, ενέργεια, προσπελασιμότητα, χρονοαπόσταση από κέντρο και συχνότητα εξυπηρέτησης από μεταφορικά μέσα, κατέταξε τα νησιά σε τρεις ομάδες ως εξής:

Ομάδα I: νησιά με μικρή έκταση, σοβαρά προβλήματα ανάπτυξης, μείωση πληθυσμού, ελλείψεις σε υποδομές, περιορισμένους πόρους και γεωγραφική απομόνωση.

Ομάδα II: νησιά που αναπτύσσονται τουριστικά, διαθέτουν και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες και πόρους. Το πρόβλημα εδώ εντοπίζεται στην

αντιμετώπιση των συγκρούσεων μεταξύ των δραστηριοτήτων και της μονόπλευρης τουριστικής ανάπτυξης.

Ομάδα III: νησιά με σημαντική τουριστική δραστηριότητα, πληθυσμιακή αύξηση και συγκέντρωση, αυξανόμενες περιβαλλοντικές πιέσεις, ανάγκη ελέγχου του είδους της ανάπτυξης.

Πίνακας Κατάταξης νησιών σε ομάδες βάσει αναπτυξιακών κριτηρίων αξιολόγησης

ΟΜΑΔΑ I		
ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	ΚΕΡΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ
ΑΝΑΦΗ	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	ΚΙΝΑΡΟΣ	ΤΕΛΕΝΔΟΣ
ΑΡΚΟΙ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΤΗΛΟΣ
ΔΟΝΟΥΣΑ	ΛΕΙΨΟΙ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΜΑΡΑΘΟΣ	ΧΑΛΚΗ
ΘΗΡΑΣΙΑ	ΜΕΓΙΣΤΗ	
ΟΜΑΔΑ II		
ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΑΣΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ
ΑΝΔΡΟΣ	ΚΕΑ	ΣΕΡΙΦΟΣ
ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ
ΙΟΣ	ΛΕΡΟΣ	ΣΥΜΗ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	ΤΗΝΟΣ
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΠΑΡΟΣ	
ΟΜΑΔΑ III		
ΘΗΡΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ
ΣΥΡΟΣ	ΚΩΣ	ΡΟΔΟΣ
ΚΡΗΤΗ		

Πηγή: Αξιολόγηση ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 1989-1993. Ετήσια Έκθεση Συμβουλίου Αξιολόγησης (ENVIPLAN-HELMICO), Μάιος 1993

Η επιβατηγός ναυτιλία μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη αυτών των νησιών με τους εξής τρόπους:

1. Με την **ένωση των δεκάδων νησιών**, μικρών και μεγάλων, με τα κύρια οικονομικά κέντρα της χώρας μας, μεταβαίνοντας έτσι από το πεδίο της απομόνωσης στο δυναμικό πεδίο της ενσωμάτωσης αυτών με την υπόλοιπη Ελλάδα.
2. Με την **άμβλυνση προβλημάτων** που σχετίζονται με τους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, αναβαθμίζοντας τις ήδη υπάρχουσες υποδομές και ανωδομές (λιμάνια, τουριστικές επιχειρήσεις κλπ) και στη δημιουργία νέων.
3. Με τη **δημιουργία θέσεων εργασίας στα μικρά νησιά**, είτε στα επιβατηγά πλοία ως προσωπικό, είτε στα λιμάνια και στις μαρίνες, είτε σε ταξιδιωτικά γραφεία και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις.
4. Με την **προώθηση του τουρισμού**, αναδεικνύοντας το παραδοσιακά δομημένο περιβάλλον καθώς και το φυσικό κάλλος των νησιών.
5. Με την **βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων των μικρών νησιών** αυξάνοντας το κατά κεφαλήν εισόδημά τους.

➤ **Περιφερειακή Άμβλυνση**

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει η επιβατηγός ναυτιλία έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιφερειών, αυτών δηλαδή των Ιονίων νησιών, του Βόρειου και Νότιου Αιγαίου και της Κρήτης, όμως **η συμβολή της είναι αξιόλογη και για την ηπειρωτική περιφέρεια**. Μέρος της ηπειρωτικής περιφέρειας διαθέτει σαν τουριστική προσφορά παραθαλάσσια τμήματα ή συνδέεται θαλασσίως με τα λιμάνια της χώρας, όπως για παράδειγμα η Χαλκιδική στην κεντρική Μακεδονία ή η Πελοπόννησος. Αυτό πάντα σε συνδυασμό με την επιβατηγό ναυτιλία συμβάλλει στην ανάπτυξή της, στην επίτευξη των επιθυμητών περιφερειακών αποτελεσμάτων, **στην αποτελεσματικότερη κατανομή του περιφερειακού εισοδήματος και στην άμβλυνση των ανισοτήτων**. Το τελευταίο κατορθώνεται λόγω των νέων δρομολογίων της επιβατηγούς ναυτιλίας που ενώνουν ολόκληρη την Ελλάδα και κάνουν ευκολότερο τον εσωτερικό τουρισμό. Με τα νέα δρομολόγια, τη συχνότητά τους, τις μειωμένες τιμές στα εισιτήρια και τις γρήγορες ταχύτητές τους,

δίνεται στους Έλληνες η δυνατότητα να γνωρίσουν τη χώρα τους, να αξιοποιήσουν το Σαββατοκύριακό τους, το εορτολόγιο ή και να επισκεφθούν τις γενέτειρές τους.

Ας παραθέσουμε λοιπόν μερικές από τις εσωτερικές συνδέσεις στις διάφορες ηπειρωτικές περιφέρειες:

Πελοπόννησος: το λιμάνι της Πάτρας είναι ο κύριος σύνδεσμος για Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα και Ιταλία μέσω των δρομολογίων των πλοίων διεθνών γραμμών. Συνδέεται επίσης με Κέρκυρα, Κεφαλονιά και Ιθάκη.

Αττική: το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται με όλα τα ελληνικά νησιά (εκτός από Σποράδες και Επτάνησα).

Στερεά Ελλάδα: το λιμάνι του Αγ. Κωνσταντίνου συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων και πολλά λιμάνια της Εύβοιας (ορισμένα πλοία επίσης προσεγγίζουν λιμάνια του Βόλου και της Θεσσαλονίκης).

Θεσσαλία: το λιμάνι του Βόλου συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων.

Μακεδονία: το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων, του Αιγαίου και την Κρήτη.

Θράκη: το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και Σαμοθράκης (με προσεγγίσεις σε Καβάλα και Λήμνο).

Τα νησιά των **Δωδεκανήσων**, του **Αιγαίου**, του **Ιονίου** και της **Κρήτης** συνδέονται με τα λιμάνια των νησιών όλων των συγκροτημάτων καθώς και με πορθειακές και τοπικές συνδέσεις με συγκεκριμένες τοποθεσίες στα ίδια τα νησιά.

Βλέπουμε λοιπόν πως η επιβατηγός ναυτιλία κάνει πολύ ευκολότερη την προσέγγιση οποιασδήποτε περιφέρειας της χώρας και αναμένεται με τις υποδομές που θα πραγματοποιηθούν στα επόμενα χρόνια να βοηθήσει ακόμα περισσότερο τόσο στην άμβλυνση των διαφορών τους όσο και στην ανάπτυξή τους.

➤ **Δημιουργία θέσεων εργασίας**

Το ακτοπλοϊκό επιβατηγό πλοίο τα τελευταία χρόνια και σε μια περίοδο συρρίκνωσης της απασχόλησης ελλήνων ναυτεργατών, όχι μόνο διατήρησε την συμμετοχή του στο σύνολο, αλλά και την **διεύρυνε σημαντικά ανεβάζοντάς την σε 25,3% του συνόλου** (δηλαδή ο ένας στους τέσσερις ναυτικούς απασχολείται στην

ακτοπλοΐα το 1994 και βέβαια η συμμετοχή σήμερα είναι μεγαλύτερη) και αυξάνοντας την απασχόληση και σε απόλυτο μέγεθος από 4.100 σε 6.100 ναυτικούς.

Ειδικότερα, οι στενοί δεσμοί των μεγαλύτερων επιβατηγών ακτοπλοϊκών εταιριών με τη νησιώτικη χώρα οδήγησε σε μια **αυξημένη απασχόληση ναυτικών που προέρχονται από τα νησιά του Αιγαίου** (με ποσοστό που ξεπερνά το 65%). Επιπλέον, ως τομέας παραγωγής τουριστικών υπηρεσιών η επιβατηγός ναυτιλία απασχολεί μεγάλο αριθμό προσωπικού για την διακίνηση των πλοίων, για τη διοίκηση και τη λειτουργία των ναυτλιακών και ταξιδιωτικών επιχειρήσεων, καθώς και για την συντήρηση και επισκευή των πλοίων. Οι εργαζόμενοι αυτών των κατηγοριών υπολογίζεται ότι υπερβαίνουν τα 7.000 άτομα.

Όπως προκύπτει από τα αναλυτικά στοιχεία του Κλάδου Ναυτιλιακής πολιτικής YEN, τα οποία παρουσίασε ο Υπουργός YEN κ. Γιώργος Ανωμερίτης, για το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας:

1. Ο αριθμός των συνταξιούχων το 2002 ανήλθε σε **65.550** ναυτικούς έναντι των 65.078 το 2001.
2. Οι άνεργοι ναυτικοί το 2002 ανήλθαν σε **854** έναντι 880 το 2001.
3. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι υπηρετούν σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία ανήλθε το 2002 σε **18.562** σημειώνοντας μικρή άνοδο έναντι του 2000 (+0,6%) μετά από μια σειρά αρνητικών δεικτών μετά το 1994.
4. Μεταξύ των ετών 1988-2000 παρατηρείται μείωση των Ελλήνων ναυτικών κατά -14,02% ενώ τη διετία 2000-2002 μείωση μόνο κατά -1,7%.
5. Οι απασχολούμενοι **αλλοδαποί ναυτικοί** σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία ανέρχονται σε **11.770** το 2002 έναντι 13.717 το 1992. Το 2000 υπήρχε μείωση των αλλοδαπών ναυτικών κατά -19,1% ενώ το 2002 υπήρχε αύξηση κατά +7%.
6. Το ποσοστό επάνδρωσης των Ελλήνων ναυτικών σε Ελληνικά πλοία μειώθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 73,7% σε **68,9%** (μείωση -4,6%).
7. Το ποσοστό επάνδρωσης των αλλοδαπών ναυτικών σε Ελληνικά πλοία αυξήθηκε το 2002 έναντι του 1992 από 26,4% σε **31%** (αύξηση +4,6%).

➤ **Εισοδηματικά Οφέλη**

Η εισοδηματική προσφορά της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική και συνίσταται στα εξής:

- Στις **αμοιβές** των άμεσα απασχολούμενων ατόμων είτε σε ναυτιλιακές εταιρίες είτε σε πλοία.
- Στα **εισοδήματα από τις μετασκευές, επισκευές και συντηρήσεις των πλοίων** σε ελληνικές ναυπηγικές εγκαταστάσεις.
- Στα **λιμενικά τέλη** που καταβάλλονται στα λιμάνια προσεγγίσεως και που αποτελούν σημαντικό έσοδο κυρίως για τις τοπικές αυτοδιοικήσεις και το κράτος.
- Στις **δαπάνες των ταξιδιωτών στα λιμάνια προσεγγίσεως**, γεγονός που συντελεί στην ενίσχυση των τοπικών αγορών και στην ανύψωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, με την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος.

Η επιβατηγός ναυτιλία λοιπόν είναι δυνατόν κάτω από τις σωστές προϋποθέσεις ανάπτυξης και εκμετάλλευσης να προκαλέσουν αξιόλογες οικονομικές εισροές, από τις οποίες μπορούν να επωφεληθούν ναυτιλιακές και μη επιχειρήσεις, ντόπιος πληθυσμός, η τοπική αυτοδιοίκηση και το κράτος. Συγκεκριμένα, όταν πρόκειται για περιφερειακές περιοχές, αναμφίβολα μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και προόδου.

➤ **Συναλλαγματικά Οφέλη**

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί για πολλά χρόνια έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, αφού είναι μία **μόνιμη πηγή εισροής συναλλάγματος**. Ειδικά ο τομέας της ακτοπλοΐας τα τελευταία 30 χρόνια έχει δείξει δυναμική πρόοδο, καθώς υπάρχουν συνεχείς βελτιώσεις του στόλου των εταιριών και παράλληλα συνεχής αναβάθμιση του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Το κλείσιμο της οδού της πρώην Γιουγκοσλαβίας που ήταν και η βασική πύλη συνδέσεως μεταξύ βόρειας Ευρώπης και Ελλάδας έδωσε ώθηση στην αύξηση της κίνησης στις γραμμές της Ιταλίας. Επίσης, η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη μεταφοράς ανθρώπων και φορτίων από την Ηπειρωτική Ελλάδα προς τα ελληνικά

νησιά αποτελεί θεμέλιο λίθο για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ	
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2000	6.893.000.000 €
2001	7.709.000.000 €
2002 (έως Οκτ.)	7.075.000.000 €

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Όπως φαίνεται και από τον παραπάνω πίνακα η ναυτιλία έφθασε να προσφέρει στην χώρα μας το έτος 2001 7.709 δις ευρώ βοηθώντας αισθητά το Εθνικό μας Ισοζύγιο. Αυξανόμενο εμφανίζεται ακόμα, το επτάμηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου 2003, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην Ελλάδα, αφού ανήλθε σε 5,44 δις ευρώ, έναντι 5,03 δις στο αντίστοιχο διάστημα του 2002, σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υπενθυμίζεται ότι αρχής γενομένης από το 1999, η μεθοδολογία υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην Ελλάδα διαφοροποιήθηκε, ώστε να εναρμονιστεί με τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών, όπως το Δ.Ν.Τ. και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

➤ **Ανακούφιση από περιβαλλοντικές και άλλες επιβαρύνσεις**

Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην **αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων**, στη μείωση των κατασκευών οδικών δικτύων και επομένως στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Η κοινωνία με την ανάπτυξη της ναυτιλίας μπορεί να αποφύγει τις αρνητικές οικονομίες των οδικών μεταφορών σε ότι αφορά στην ρύπανση του περιβάλλοντος, τα ατυχήματα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση (επίπεδα θορύβου κλπ) και την εξοικονόμηση ενέργειας. **Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. οι θαλάσσιες μεταφορές καταναλώνουν το μικρότερο ποσό ενέργειας ως καύσιμα.** Αποτέλεσμα αυτού είναι η ναυτιλία να παράγει λιγότερο, διοξείδιο του άνθρακα από τα άλλα μέσα μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Επίσης όσον αφορά το μονοξείδιο του άνθρακα, τους υδρογονάνθρακες και τις εκπομπές 1 τόνος ή

επιβάτης μεταφερόμενος για ένα χιλιόμετρο μέσο θαλάσσης επηρεάζει το περιβάλλον πολύ λιγότερο από αν μεταφερόταν με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Άλλωστε, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του κράτους. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για τη λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων, το ΥΕΝ διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ).

➤ *Πρόωθηση τουριστικής ανάπτυξης*

Βασικό σημείο της συμβολής της επιβατηγούς ναυτιλίας αποτελεί η προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία και θα μας απασχολήσουν και στη συνέχεια. **Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιώτικες περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς.** Ειδικότερα, στα μικρά νησιά που δε διαθέτουν αεροδρόμιο και το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων με τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας είτε με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα, είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή τους από τα μεγάλα τουριστικά γραφεία σαν τόπο τουριστικού προορισμού.

Έτσι ερμηνεύεται και το φαινόμενο της πληθώρας αιτημάτων από τους τοπικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση και τους κατοίκους των μικρών νησιών για να συνδεθούν με τον Πειραιά, τη Ραφήνα και τη Θεσσαλονίκη. **Στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται αυτή η απευθείας σύνδεση με το ακτοπλοϊκό πλοίο, κατά κανόνα δεν επιλέγονται τα νησιά αυτά ως τουριστικοί προορισμοί, κατά συνέπεια αποστερούνται από την ευκαιρία να αυξήσουν το εισόδημα των κατοίκων με τη**

συμμετοχή τους στην τουριστική αγορά.

Βέβαια υπάρχει και η περίπτωση κατά την οποία ένας νησιωτικός προορισμός παρουσιάζει αυξημένη ζήτηση σαν αποτέλεσμα τουριστικής ανάπτυξης, οπότε και παρατηρείται το φαινόμενο της εξυπηρέτησής του σε τακτικότερη βάση από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες και σε εξαιρετικές περιπτώσεις της δρομολόγησης νέων πλοίων.

Η μεταφορά λοιπόν είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας, και, για ορισμένες τουριστικές περιοχές, αποτελεί σημαντικό μέρος της δαπάνης αυτής. Η παράλληλη ανάπτυξη αμφοτέρων των κλάδων και οι ισοβαρείς τους σχέσεις μπορούν να συμβάλλουν τα μέγιστα στην ποιοτική βελτίωση, στην ανταγωνιστική τιμολόγηση και στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μιας χώρας. Επιπλέον, η μεταφορά αυτή καθ' εαυτή μπορεί να γίνει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, γεγονός που αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές και ίσως και τις συνδεδεμένες. Αντίστοιχα, η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια τουριστικές υπηρεσίες. Σε αυτή την περίπτωση, η μεταφορά όχι μόνο δεν συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη αλλά και λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στον κλάδο.

Στην περίπτωση της Ελλάδας και κυρίως στον διεθνή τουρισμό το κομμάτι θέσης της Ελλάδας της μεταφοράς αποτελεί βασικό παράγοντα που επηρεάζει την τουριστική ζήτηση, κυρίως αν ληφθεί υπόψη η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε σχέση με τις κυριότερες χώρες προελεύσεως.

Από άποψη μέσου μεταφοράς, οι αερομεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο μεταφοράς των τουριστών με διαχρονικά αυξανόμενο μερίδιο. Χαρακτηριστικά τη δεκαετία του `80 περίπου το 60-70% των τουριστών επισκέφθηκαν την Ελλάδα με αεροπλάνο. Τα έτη που ακολούθησαν οι αυτοί αριθμοί αυξήθηκαν και το 1997 πάνω από το 80% των τουριστών έφθασε στην χώρα μας με αεροπλάνο. Τα αίτια της σημαντικής αυτής συμμετοχής των αερομεταφορών στην τουριστική ροή οφείλεται κύρια στην υψηλή ποιότητα υπηρεσίας με κύρια αυτήν της ταχύτητας και της άνεσης, γεγονός το οποίο διαφαίνεται και από τη ραγδαία αύξηση των ναυλωμένων πτήσεων (charters). Οι τελευταίες αύξησαν το μερίδιό τους από 40% σε 60% περίπου την

περίοδο 1980-1997. Τα λοιπά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται σε μικρότερο επίπεδο.

Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών η δεκαετία 1981-1991 ήταν ιδιαίτερα αρνητική για τον τομέα καθώς έφθασε από 17% σε 8,5%, παρουσιάζοντας ανάκαμψη μόλις το 1996 σε 12% περίπου. Η πτώση βέβαια αυτή οφείλεται στις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που διαμορφώθηκαν στη γύρω περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ουσιαστικά έκλεισε μια σημαντική οδική αρτηρία προς βόρεια και κεντρική Ευρώπη στερώντας έτσι στη χώρα μας ένα σημαντικό μερίδιο τουριστών που έρχονται οδικά με το αυτοκίνητο τους ή / και κάνουν χρήση των υπηρεσιών camping. Εξίσου πτωτικό είναι και το μερίδιο των σιδηροδρόμων το οποίο το 1997 ήταν μόλις 0,3% εξαιτίας κυρίως της έλλειψης υποδομής και της χαμηλής ποιότητας υπηρεσίας.

Σε ότι αφορά τη χρήση των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, αυτά φαίνεται να αποτελούν σημαντικό μέσο στην περίπτωση του εσωτερικού τουρισμού και αναπτύσσονται κυρίως στα πλαίσια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (αεροπλάνο-πλοίο ή αυτοκίνητο-πλοίο). Στην περίπτωση αυτή η μεταφορά αποτελεί ουσιαστικά τμήμα του τουριστικού προϊόντος και ως αναμενόμενο η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας συνδέεται άμεσα με την τελική ποιότητα της τουριστικής υπηρεσίας.

➤ *Ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού*

Προαναφέραμε όμως πως η επιβατηγός ναυτιλία και εν γένει τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς βοηθούν και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Με τον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» εννοούνται όλες οι δραστηριότητες που παρέχονται ως τουριστικές υπηρεσίες και αφορούν μεταφορά, περιήγηση, διαμονή και ψυχαγωγία σε άμεση σχέση με το υγρό στοιχείο. Αφορά κυρίως δύο τομείς της τουριστικής αγοράς:

- i. **Τα κρουαζιερόπλοια** και
- ii. **Τα σκάφη αναψυχής** (ιδιωτικά ή επαγγελματικά).

i. **Κρουαζιερόπλοια**

Για την κρουαζιέρα οι βασικές αγορές είναι η Καραϊβική με δραστηριότητα

σχεδόν όλο τον χρόνο, αμέσως μετά η Μεσόγειος για εκτεταμένη θερινή περίοδο και η Β. Ευρώπη με μικρή, περίπου τρίμηνη δραστηριότητα.

Αν ξεφυλλίσει κανείς τα προγράμματα των τουριστικών γραφείων για τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο σχεδόν πάντα περιλαμβάνονται και προορισμοί σε ελληνικά νησιά, όπως η Μύκονος, Θήρα, Ρόδος κλπ. Βέβαια τα ελληνικά νησιά είναι πολυάριθμα και σχεδόν όλα μπορούν να αποτελέσουν αξιόλογο τουριστικό προορισμό και για το λόγο αυτό η ανάπτυξη του εναλλακτικού είδους θαλάσσιου τουρισμού με τα τουριστικά σκάφη αναψυχής είναι ραγδαία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη από 250 που αριθμούσαν το 1976, σήμερα ανέρχονται σε 4.000. Οι δε προορισμοί αυτού του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να περιλαμβάνουν όχι μόνο όλα τα νησιά του αρχιπελάγους αλλά και κάθε παράκτιο όρμιο.

Την τρέχουσα δεκαετία 35 κρουαζιερόπλοια περίπου διασχίζουν τα ελληνικά πελάγη κάθε καλοκαίρι. Η διάρκεια της κρουαζιέρας στις ελληνικές θάλασσες είναι συνήθως ημερήσια, τριήμερη, τετραήμερη, εβδομαδιαία ή δεκαήμερη. Η μέση εκτιμώμενη ημερήσια δαπάνη του τουρίστα (για τις κρουαζιέρες και μόνο) είναι της τάξεως των 200\$.

Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν τον κατ' εξοχήν ποιοτικό θαλάσσιο τουρισμό, προσφέροντας ένα συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν υψηλών προδιαγραφών που περιλαμβάνει:

- Μεταφορά - Επισκέψεις στα ωραιότερα, γνωστότερα και ελκυστικότερα νησιά και θέρετρα.
- Περιηγήσεις για γνωριμία σημαντικών αρχαιολογικών και πολιτιστικών χώρων.
- Διαμονή υψηλών απαιτήσεων από άποψη διανυκτέρευσης, διατροφής, διασκέδασης, αναψυχής.
- Αγορές - shopping.

Προοπτικές Τουρισμού Κρουαζιέρας

Ο τουρισμός κρουαζιέρας για την Ελλάδα είναι μια ιδιαίτερα δυναμική και αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού με ξεχωριστές προοπτικές, όπως:

- Αποτελεί συναλλαγματοφόρο μορφή τουρισμού με ποιοτικούς τουρίστες υψηλών εισοδηματικών τάξεων, τουρίστες που κοινωνικά -

επαγγελματικά ανήκουν σε χώρους (στις χώρες τους) με σημαντική επιρροή σε αποφάσεις ή επηρεασμού της κοινής γνώμης, όπως για παράδειγμα επιχειρηματίες, διευθυντές τραπεζών, δημόσιοι λειτουργοί, managers πολυεθνικών επιχειρήσεων κλπ. Συνεπώς, παράλληλα με το υψηλό οικονομικό συναλλαγματικό όφελος, υπάρχει και πρόσθετο κέρδος από τις θετικές θέσεις (φιλελληνικές) στους διάφορους τομείς δράσης των αναφερομένων ποιοτικών τουριστών.

- Μπορεί να συνδυαστεί με ειδικές μορφές τουρισμού όπως: πολιτιστικός, συνεδριακός, οικολογικός, περιπέτειας, θρησκευτικός.

Βέβαια για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι επιβεβλημένη η αναζήτηση και νέων προορισμών στη χώρα μας, καθώς και η ανάπτυξη ταχύπλοων κρουαζιερόπλοιων ώστε να είναι δυνατόν να επιτευχθούν περισσότερες προσεγγίσεις σε νησιά, θέρετρα της χώρας, καθώς και περισσότεροι διακρατικοί προορισμοί.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας είναι μια μεγάλη πρόκληση για τον ελληνικό τουρισμό και το τουρισμό κρουαζιέρας. Τουλάχιστον οκτώ κρουαζιερόπλοια κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων θα καλύψουν τις απαιτήσεις του προγράμματος φιλοξενίας των μελών της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών - επισκεπτών. Τα κρουαζιερόπλοια αυτά θα ελλιμενιστούν στον Πειραιά, θα είναι συνολικής δυναμικότητας άνω των 7.000 καμπίνων, από τις οποίες τουλάχιστον 30% θα ενοικιαστεί από την Οργανωτική Επιτροπή των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ το υπόλοιπο 70% θα μπορεί να διατεθεί μέσω της ελεύθερης αγοράς από τους πλοιοκτήτες ή τους τουριστικούς πράκτορες για τη διαμονή επισκεπτών την περίοδο των Αγώνων.

ii. Σκάφη Αναψυχής (Γιώτινγκ)

Τα σκάφη αναψυχής είναι ένας τομέας του θαλάσσιου τουρισμού μας που έχει αναλάβει τεράστια ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας, λόγω των ιδιαίτερων συγκριτικών πλεονεκτημάτων των θαλασσών και των παραλίων μας. Απευθύνεται τόσο στους Έλληνες όσο και στους αλλοδαπούς επισκέπτες, ο δε ελληνικός στόλος του γιώτινγκ αριθμεί πάνω από 4.000 ελληνικά επαγγελματικά σκάφη αναψυχής

που διατίθενται για ναύλωση. Υπάρχει μεγάλος αριθμός από σχέδια και μεγέθη ενώ το μίσθωμά τους κυμαίνεται ανάλογα με την πολυτέλειά τους.

Γνωρίζουμε ήδη ότι τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη διακρίνονται σε **επανδρωμένα και χωρίς μόνιμο πλήρωμα**.

Τα μεν επανδρωμένα περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) με μήκος μεγαλύτερο από 100 πόδια, αλλά και μικρά ιστιοπλοϊκά. Τα σκάφη αυτά προσφέρουν συνήθως πολυτελείς διευκολύνσεις και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Αφετέρου, **τα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα** (bare boats) είναι κυρίως ιστιοπλοϊκά και συνήθως φτάνουν τα 50 πόδια, διαθέτουν πανιά αλλά και βοηθητική μηχανή. Μπορούν να νοικιαστούν, εφόσον διαθέτουν δίπλωμα κυβερνήτη (skipper) ή βεβαίωση από αναγνωρισμένο ναυτικό όμιλο που να αποδεικνύει την ναυτική εμπειρία τους και τις ιστιοπλοϊκές τους γνώσεις στην ανοιχτή θάλασσα. Εάν δεν είναι δυνατό να αποδειχθεί παρόμοια εμπειρία, προβλέπεται η πρόσληψη κυβερνήτη με βασικές γνώσεις, ώστε να χειριστεί το γιωτ.

Στην κατηγορία των bare boats ανήκουν και οι στολίσκοι σκαφών (flotillas). Πρόκειται για ομάδες 10-12 σκαφών που συνοδεύονται από ένα καπετάνιο (cruise leader), ένα μηχανικό και ένα ξεναγό. Η μορφή αυτή είναι ιδιαίτερα δημοφιλής σε άπειρους ιστιοπλόους, δεδομένου ότι ο leader διαθέτει ραντάρ που τους καθοδηγεί οπότε εξαλείφεται το στοιχείο της ανασφάλειας.

Υπάρχουν ακόμη και ιστιοπλοϊκά που ναυλώνονται με ή χωρίς κυβερνήτη, τα **παραδοσιακά καΐκια**, που ανήκουν στα επανδρωμένα και νοικιάζονται κυρίως από οικογένειες και τα **κρουίζερς** που αποτελούν πόλο έλξης για γκρουπ τουριστών. Το γιώτινγκ πρωτοεμφανίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του `50 με τη μορφή της ενοικίασης ιδιωτικών σκαφών σε τουρίστες για περιήγηση, με μορφή μάλλον ερασιτεχνική.

Τα επαγγελματικά σκάφη καθιερώνονται με το νόμο 438/1976, ενώ από την αμέσως επόμενη χρονιά ο κλάδος αρχίζει να λαμβάνει αλματώδη ανάπτυξη. Η ιδιαίτερη προσφορά του επαγγελματικού γιώτινγκ στην ελληνική οικονομία είναι ότι απευθύνεται σε τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Υπενθυμίζουμε ότι όλα τα προς ενοικίαση σκάφη πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια, να πλέουν με ελληνική σημαία και να έχουν αναγνωριστεί από το

ΥΕΝ ως επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Προκειμένου να καταχωρηθεί ένα σκάφος στον Ελληνικό Νηογνώμονα πρέπει πρώτα να καταμετρηθεί και να καταχωρηθεί με σκοπό να διαπιστωθεί αν πληρεί τις προϋποθέσεις των διεθνών κανονισμών ασφαλείας. Για την τελική κράτηση ενός σκάφους είναι απαραίτητη η υπογραφή ενός συμβολαίου ναυλοσύμφωνου μεταξύ των συμβαλλομένων. Πρόκειται για ένα έντυπο εις τριπλούν, το οποίο είναι επίσημα αναγνωρισμένο από τον ΕΟΤ, εγκεκριμένο από το ΥΕΝ και αναφέρει τους όρους της ναύλωσης.

Παρά την κατακόρυφη άνοδο του γιώτινγκ στη χώρα μας και την προσφορά του στην οικονομία μας, αντιμετωπίζει εντούτοις σοβαρότατα προβλήματα που εμποδίζουν σε ένα βαθμό την ανάπτυξή του. Το θεσμικό του πλαίσιο χρειάζεται ήδη εκσυγχρονισμό, οι υποδομές είναι ατελείς και οι υπηρεσίες τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα είναι ανεπαρκείς. Υπάρχει επιτακτική ανάγκη έργων υποδομής, όπως θέσεων ελλιμενισμού αλλά και αεροδρομίων και βελτιωμένου περιβάλλοντος χώρου. Μαρίνες υπάρχουν, δεν είναι όμως επαρκείς και, επιπλέον, απαιτούν σε πολλές περιπτώσεις σωστότερη οργάνωση.

Σύμφωνα λοιπόν με στοιχεία που ανακοινώθηκαν από την Γενική Γραμματεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, όσον αφορά στις μισθώσεις των επαγγελματικών - θαλαμηγών σκαφών (Θ/Γ) που έγιναν στα διάφορα ελληνικά λιμάνια για την πραγματοποίηση περιηγήσεων από αλλοδαπούς και ημεδαπούς τουρίστες, προκύπτουν τα εξής:

- Ο συνολικός αριθμός των μισθώσεων στα Θ/Γ σκάφη για το έτος 1996 έφθασε σε 20.995 έναντι 17.789 του 1995 και **παρουσίασε αύξηση κατά 18,02%.**
- Οι επιβάτες που διακινήθηκαν με τα σκάφη αυτά ανήλθαν σε 97.324 έναντι 92.893 του 1995 και ο αριθμός των διανυκτερεύσεων που πραγματοποιήθηκε ήταν **813.482** έναντι 780.971 του 1995, δηλαδή παρουσίασε **αύξηση επιβατών κατά 4.413 και αύξηση των διανυκτερεύσεων κατά 32.511.**
- Από τον αριθμό των επιβατών και των διανυκτερεύσεων υπολογίζεται ότι η μέση διάρκεια των μισθώσεων ήταν 8 ημέρες, ίδια με του 1995.
- Από τους επιβάτες των Θ/Γ σκαφών οι 6.361 ήταν Έλληνες και οι 90.352 ήταν αλλοδαποί (τα αντίστοιχα μεγέθη για το 1995 ήταν 6.152 και 86.340).

- Οι περισσότερες μισθώσεις έγιναν στο Καλαμάκι (Αττικής) με 6.921, ακολουθεί η Κέρκυρα με 3.159, η Λευκάδα με 2.039, το Νυδρί με 977, η Σκιάθος με 570 κλπ.
- Ο μεγαλύτερος αριθμός των μισθώσεων έγινε το μήνα Αύγουστο. Ειδικότερα το μήνα αυτό έγιναν 4.085 μισθώσεις που αντιπροσωπεύουν το 19,45% των μισθώσεων ολόκληρου του έτους.
- Ακολουθεί ο Ιούλιος με 3.894 (**συμβολή 18,54%**) και ο Σεπτέμβριος με 3.653 (**συμβολή 17,39%**).

Μισθώσεις θαλαμηγών σκαφών Θ/Γ κατά μήνα 1995-1996			
Μήνες	1995	1996	Μεταβολή
Ιανουάριος	8	21	162,50
Φεβρουάριος	35	54	54,29
Μάρτιος	289	311	7,61
Απρίλιος	703	910	29,45
Μάιος	2.318	2.831	22,13
Ιούνιος	2.913	3.416	17,27
Ιούλιος	3.484	3.894	11,77
Αύγουστος	3.667	4.085	11,40
Σεπτέμβριος	3.286	3.653	11,17
Οκτώβριος	952	1.537	61,45
Νοέμβριος	79	186	135,44
Δεκέμβριος	55	97	76,36
ΣΥΝΟΛΟ	17.789	20.995	18,02

Γενικά συμπεράσματα

Όπως φαίνεται λοιπόν από τα παραπάνω, για τη χώρα μας πρέπει να αποτελεί στρατηγική επιλογή ο θαλάσσιος τρόπος μεταφοράς, είτε πρόκειται για απλή μετακίνηση είτε για τουρισμό, καθώς τα οφέλη είναι πολλά και μεγάλα. Τα σημερινά λιμάνια της Ελλάδας αποτελούν σταδιακή εξέλιξη των παλιών αλιευτικών λιμανιών. Η ανάπτυξή τους έχει υστερήσει σε σχέση με την αύξηση του μεταφορικού έργου, κυρίως κατά τη θερινή περίοδο, αλλά και σε σχέση με την αύξηση του αριθμού και του μεγέθους των πλοίων. Επιτακτική είναι, λοιπόν, η ανάγκη εκσυγχρονισμού τους σε υποδομή και σε παροχή υπηρεσιών και ίσως εδώ θα μπορούσε να αναπτυχθεί ένας διάλογος για τη συμμετοχή στο κόστος των επενδύσεων όλων όσων χρησιμοποιούν τα λιμάνια ως παραγωγικό συντελεστή στην επιχειρηματική τους

δραστηριότητα.

Η σύνδεση των λιμανιών με τα αεροδρόμια θα είναι ένας παράγοντας υποβοηθητικός για την ανάπτυξη του τουρισμού, καθώς οι αλλοδαποί τουρίστες φθάνουν στη χώρα κατά πολύ μεγάλο ποσοστό αεροπορικώς και μετά προωθούνται προς τα νησιά.

Τα μέτρα που λαμβάνονται από τους Έλληνες του κλάδου είναι συνοπτικά:

- Αντικατάσταση παλαιών πλοίων με νέα τελευταίας χρονολογίας και μεγάλων ταχυτήτων αποβλέποντας στον εκσυγχρονισμό και την ποιοτική βελτίωση του επιβατηγού μας ακτοπλοϊκού στόλου.
- Στις τάσεις γιγαντισμού με στόχο την μείωση του κόστους ο ελληνικός κλάδος προχώρησε σε συνενώσεις ή συγχωνεύσεις μικρότερων ναυτιλιακών εταιριών.
- Το χρηματιστήριο ως εύρωστη κεφαλαιαγορά, όπου οι επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων έχουν ήδη εισαχθεί, θα παίζει το ρόλο του για την εξεύρεση μέρους των απαιτούμενων κεφαλαίων για τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Όλα τα παραπάνω αναμένεται να αυξήσουν την προσέλκυση τουριστών δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και την ευημερία της χώρας.

Ας περάσουμε όμως να δούμε δύο μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες της Κρήτης, την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης (ANEK LINES) και τις Μινωικές Γραμμές (MINOAN LINES), τη δραστηριότητα αυτών στον χώρο της ναυτιλίας και πως αυτές αντιμετωπίζουν και αντεπεξέρχονται στο φαινόμενο αυτό του τουρισμού.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ANEK LINES



ANEK LINES

Το Ιστορικό της Εταιρίας

Η 35χρονη και πλέον πορεία της ANEK στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της πλοίο μέχρι και σήμερα, η ANEK διασχίζει τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια.

Η ANEK δημιουργήθηκε με μέτοχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου, που ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με ασφάλεια από την Κρήτη προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό άλλωστε είναι που διαφοροποιεί την ANEK από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρίες: η πολυμετοχική βάση της. Οι άνθρωποι της Κρήτης αναζήτησαν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαινόταν ουτοπικό, όμως όλοι συνέβαλαν σε αυτό το σκοπό.

Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της.

Η εξελικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κι η ANEK με τη σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι Σημαντικότεροι Σταθμοί στην Ιστορική Εξέλιξη της

- 1967** Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά
- 1970** Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της εταιρείας "ΚΥΔΩΝ" στην γραμμή Πειραιά - Χανιά
- 1973** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΑΝΤΙΑ" & "ΡΕΘΥΜΝΟ" στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο
- 1978** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά
- 1987** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΑΠΤΕΡΑ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

- 1989** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων "ΛΑΤΩ" & "ΛΙΣΣΟΣ" στην γραμμή Πάτρα-Ανκόνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΚΥΔΩΝ"
- 1992** Δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας του Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ". Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ" στην γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.
- 1996** Αγορά και μετασκευή των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ". Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ"
- 1997** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ Ι" & "ΚΡΗΤΗ ΙΙ" στην γραμμή Πάτρα-Ανκόνα
- 1998** Αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α)
- 1999** Έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας στις 21/01/1999
Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β." και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη
Συμμετοχή στο 50% του Μ.Κ της "ΛΑΝΕ" και παραχώρηση σε αυτή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ"
Συγχώνευση δια απορροφήσεως της "Ρεθυμνιακής" από την ANEK Ένταξη των πλοίων "ΠΡΕΒΕΛΗΣ", "ΑΡΚΑΔΙ" στο στόλο.
Συμμετοχή στο 16,5% του Μ.Κ. της "ΝΕΛ"
Ίδρυση της "ANEK LINES ITALIA s.r.l." και συμμετοχή στο ιδρυτικό της κεφάλαιο κατά 51%
Ίδρυση της "ANEN" και συμμετοχή στο Μ.Κ. με 20%
- 2000** Αγορά, μετασκευή & δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ" στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη
Συμμετοχή 41,9 % στο Μ.Κ. της "ΔΑΝΕ"
Συμμετοχή 50 % στο Μ.Κ. της "ΕΤΑΝΑΠ" Α.Ε Συμμετοχή 62 % στο Μ.Κ. της "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε."
Υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δύο υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ με τα ναυπηγεία "FOSEN MEK SHIPYARD" & παράδοση τον Οκτώβριο του 2000 & τον Μάιο του 2001 αντίστοιχα, με option για άλλα δύο
Παραλαβή και δρομολόγηση στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα του νεότευκτου

πλοίου "OLYMPIC CHAMPION" που πραγματοποιεί το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Αγκόνα σε 15 ώρες.

Αύξηση Μ.Κ. (25% κάλυψη = 9,5 δις.δρχ/ 27,88 εκατ. EURO

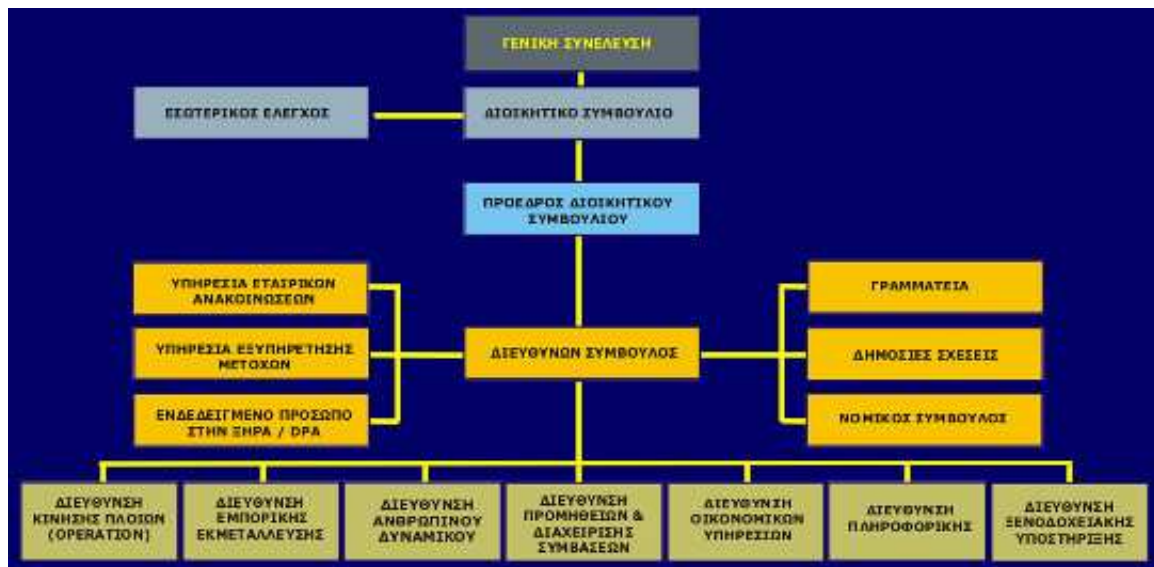
Πώληση Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ

Αύξηση συμμετοχής στο Μ.Κ. της ΝΕΛ στο 19,05 %

2001 Σύνδεση με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN, AMADEUS και SIGMA

Παράδοση του δεύτερου νεότευκτου πλοίου "HELLENIC SPIRIT" που δρομολογήθηκε μαζί με το "OLYMPIC CHAMPION" στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκόνα μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού από Ηγουμενίτσα-Αγκόνα σε 15 ώρες.

Διοίκηση της Εταιρίας



Το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK LINES αποτελείται από 15 μέλη, 11 αιρετά και 4 που ορίζονται από το καταστατικό της εταιρίας. Αυτά τα τέσσερα είναι ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης (Πρόεδρος), ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, καθώς και ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων.

Ο πρώτος ανάμεσα σε όλους εκείνους που κατέθεσαν τα οικονομικά αλλά και τα ψυχικά τους αποθέματα για τη δημιουργία της ANEK LINES, ο πρώτος ανάμεσα σε εκείνους που στήριξαν την προσπάθεια των ανθρώπων της Κρήτης να αποκτήσουν τη δική τους ναυτιλιακή εταιρία είναι ο Μητροπολίτης Ειρηναίος, κατά κόσμον Μιχαήλ Γαλανάκης.

Από το 1981 μέχρι σήμερα διατηρεί τη θέση του Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου καθώς και τη θέση του Προέδρου της ANEK LINES.

Συμμετοχές σε Εταιρίες

Η συμμετοχή της ANEK (με ποσοστό μεγαλύτερο από 10%) σε άλλες εταιρίες αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα τόσο σε αριθμό μετοχών όσο και σε ποσοστό συμμετοχής.

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Σύνολο Μετοχών εταιρείας	Μετοχές που κατέχει η ANEK	Συμμετοχή (%)
ANEK LINES ITALIA srl	93.600	47.736	51,00
ΔΑΝΕ	84.299.150	35.294.696	41,87
ΛΑΝΕ	3.242.308	1.621.154	50,00
ΝΕΛ Α.Ε.	40.107.284	7.589.160	18,92
ΑΝΕΝ Α.Ε.	1.734.385	335.837	19,36
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	1.289.414	644.707	50,00
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ	240.000	57.600	62,00

Δραστηριότητες - Δρομολόγια

Η ANEK LINES, η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης, κατέχει μια από τις κύριες θέσεις στο χώρο της ακτοπλοΐας. Διαθέτει τα σύγχρονα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες τόσο στις γραμμές εσωτερικού, όσο και στις γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα με την Ιταλία. Επιπλέον, ο σύγχρονος και άριστα εξοπλισμένος στόλος της φημίζεται για την ασφάλειά του. Όλα τα πλοία της ANEK LINES πληρούν τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, συντηρούνται άριστα και σας εξασφαλίζουν σιγουριά σε κάθε ταξίδι. Η εταιρία εφαρμόζει τον "Διεθνή κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος" (ISM CODE).

Οι γραμμές εσωτερικού (Πειραιάς - Χανιά, Πειραιάς - Ηράκλειο, Πειραιάς - Ρέθυμνο) και γραμμές Ιονίου (Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα) εξυπηρετούνται από Ε/Γ, Ο/Γ πλοία με μεγάλη χωρητικότητα, ταχύτητα, πολυτέλεια, άνεση και βέβαια, ασφάλεια. Αυτά είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της ANEK LINES σε όλα τα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού.

Η ANEK LINES είναι η μοναδική Ελληνική Ναυτιλιακή εταιρία που έχει δρομολόγια από την Πάτρα για την όμορφη Τεργέστη, με ενδιάμεσους σταθμούς στην Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα. Πρόκειται για μια πολύ αποδοτική γραμμή, καθώς η Τεργέστη αποτελεί εξαιρετικά σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο. Είναι συνδεδεμένη με τα μεγάλα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα προς την υπόλοιπη Ιταλία, τη νότια αλλά και την Κεντρική Ευρώπη ενώ αποτελεί σημαντικό και ανερχόμενο εμπορικό κέντρο.

Επίσης, θα βρείτε δρομολόγια από Πάτρα για Ανκόνα, είτε κατευθείαν είτε με ενδιάμεσο σταθμό στην Ηγουμενίτσα με τα υπερσύγχρονα F/B "OLYMPIC CHAMPION" και F/B "HELLENIC SPIRIT".



F/B El. Venizelos



F/B Olympic Champion



F/B Lefka Ori



F/B Sophokles V.



F/B Kriti I - II



F/B Lissos



F/B Lato



F/B Prevelis



F/B Hellenic Spirit

Ο στόλος της ANEK LINES (πλοία γραμμής εσωτερικού)

Προσφορές Εσωτερικού

35 χρόνια τώρα, η ANEK LINES πραγματοποιεί δρομολόγια σε όλη την Ελλάδα με άνεση, ταχύτητα και ασφάλεια. Με τα πλήρως ανακαινισμένα πλοία της, τα οποία διαθέτουν πισίνα, εστιατόριο a la carte, self service, παιδότοπο, disco, μαγαζιά, εκκλησία, κυλιόμενες σκάλες, ασανσέρ, κλιματισμό και καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες, έχει ό,τι χρειάζεται και ο πιο απαιτητικός επιβάτης για ένα υπέροχο ταξίδι.



Επιπλέον για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών της παρέχει μια σειρά προσφορών, οι οποίες και είναι οι εξής:

ΕΠΙΒΑΤΕΣ-ΟΧΗΜΑΤΑ

- **Δωρεάν** τα δίκυκλα που συνοδεύονται από επιβάτη στις γραμμές Κρήτης
- **Έκπτωση πολλαπλών διαδρομών:** Σε κάθε πέντε εισιτήρια απλής διαδρομής χορήγηση ενός εισιτηρίου δωρεάν ίσης αξίας με το μέσο όρο των πέντε χρησιμοποιηθέντων εισιτηρίων.
(Η έκπτωση παρέχεται μόνο από τα κεντρικά πρακτορεία της ANEK)
- **25% Έκπτωση στους ναύλους επιστροφής** για τους επιβάτες και τα ΙΧ τους. Τα εισιτήρια πρώτης διαδρομής και επιστροφής πρέπει να εκδίδονται ταυτόχρονα
- **50% Έκπτωση στους φοιτητές** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη φοιτητικής ταυτότητας και δεν ισχύει στις θέσεις AX2 και LUX)
- **50% Έκπτωση στους στρατεύσιμους** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη στρατιωτικής ταυτότητας και δεν ισχύει σε AX2 και LUX)
- **50% Έκπτωση στους Πολύτεκνους** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη θεωρημένου βιβλιαρίου ταυτότητας πολυτέκνων και ισχύει σε όλες τις θέσεις)

- **50% Έκπτωση στα Α.Μ.Ε.Α.** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη του δελτίου αναπηρίας και ισχύει μόνο στην οικονομική θέση)
- **50% Έκπτωση στους ανάπηρους πολέμου & συνοδούς τους** (Οι ανάπηροι με την επίδειξη της ταυτότητάς τους από το ΥΕΘΑ & οι συνοδοί με επίσημη βεβαίωση της ιδιότητάς τους και στην ίδια με τον ανάπηρο θέση. Ισχύει και για τα ΙΧ με τις ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου και εφ' όσον συνοδεύονται από τον ανάπηρο)
- **50% Έκπτωση στους αγωνιστές εθνικής αντίστασης** (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη της ταυτότητάς τους μαζί με το πρωτότυπο, ή επικυρωμένο πιστοποιητικό της ιδιότητάς τους)
- **50% Έκπτωση στους συνταξιούχους ΝΑΤ** μαζί με τις συζύγους τους (Η έκπτωση χορηγείται με την επίδειξη σχετικής ταυτότητας με φωτογραφία των δικαιούχων και ισχύει μόνο στην οικονομική θέση)
- **10% Έκπτωση** στους επιβάτες που ταξιδεύουν από ΚΡΗΤΗ προς ΙΤΑΛΙΑ και αντίστροφα, εκδίδοντας εισιτήριο εσωτερικού και εξωτερικού συγχρόνως (Η έκπτωση χορηγείται στο εισιτήριο του εσωτερικού όλο το χρόνο)
- **100%** στα **παιδιά** κάτω των τεσσάρων ετών (μόνο στην οικονομική θέση, χωρίς δικαίωμα κλίνης)
- **50%** στα **παιδιά** κάτω των τεσσάρων ετών σε θέση με κλίνη
- **50%** στα **παιδιά** 4-12 ετών σε όλες τις θέσεις

Προσφορές Εξωτερικού

Η ANEK LIKES με πλοία υπερσύγχρονα και ταχύτατα που εκτελούν με ακρίβεια τα δρομολόγια τους και με το άριστα εκπαιδευμένο πλήρωμα, που βρίσκεται στη διάθεσή σας 24 ώρες το 24ωρο, ταξιδεύει το επιβατηγό της κοινό προς Ανκόνα και



Τεργέστη στην Ιταλία, Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα στην Ελλάδα, τα οποία αποτελούν κομβικές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης, δηλαδή, ιδανικά περάσματα για ακόμα περισσότερους προορισμούς στην Ευρώπη. Παρέχει επίσης τη δυνατότητα στο επιβατηγό της κοινό να ταξιδέψει μαζί με «το σπίτι του», Camper/Caravan, με την υπηρεσία Camping on Board. Με ένα απλό εισιτήριο καταστρώματος, παρέχονται W.C., ντους και δωρεάν παροχή ρεύματος 220 Volt, σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους και καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Οι προσφορές εξωτερικού είναι:

- **30% Έκπτωση στους ναύλους επιστροφής** για τους επιβάτες και τα ΙΧ τους. Τα εισιτήρια πρώτης διαδρομής και επιστροφής πρέπει να εκδίδονται ταυτόχρονα
- **20% Έκπτωση στους νέους έως 26 ετών** που ταξιδεύουν σε θέσεις DECK και ATS. Η έκπτωση ισχύει όλο το χρόνο
- **10% Οικογενειακή έκπτωση.** Σε τριμελείς ή τετραμελείς οικογένειες που ταξιδεύουν στις κατηγορίες A3, AB3, A4, και AB4. Η έκπτωση ισχύει μόνο για τους ενήλικες, για τη μεσαία και χαμηλή περίοδο, ενώ για τα παιδιά μεταξύ 4 και 12 ετών χορηγείται η έκπτωση 50%
- **10% Οικογενειακή έκπτωση.** Σε οικογένειες που αποτελούνται από 4 ή περισσότερα μέλη που ταξιδεύουν στις κατηγορίες DECK ή ATS μαζί με το ΙΧ τους (δεν ισχύει για τα campers). Η έκπτωση ισχύει, για τη μεσαία και χαμηλή περίοδο
- **10% Έκπτωση σε άτομα άνω των 60 ετών** σε όλες τις κατηγορίες θέσεων καθ' όλο το χρόνο. Η έκπτωση ισχύει μόνο για τους επιβάτες και όχι για τα Ι.Χ. οχήματά τους
- **20% Έκπτωση στους Έλληνες εκπαιδευτικούς** και στα μέλη της οικογένειάς τους, που εργάζονται στο εξωτερικό (δεν ισχύει την υψηλή περίοδο)
- **20% Έκπτωση στους Έλληνες υπαλλήλους Διεθνών Οργανισμών και Πρεσβειών,** κατόχων διπλωματικού διαβατηρίου που εργάζονται στο εξωτερικό (δεν ισχύει την υψηλή περίοδο)
- **10% Έκπτωση** στις γραμμές εσωτερικού που πραγματοποιούνται από τις

εταιρείες ANEK LINES (Η έκπτωση ισχύει όλο το χρόνο για τους επιβάτες καθώς και για τα ΙΧ που εκδίδουν ταυτόχρονα εισιτήρια διεθνών και εσωτερικών γραμμών)

- **100% Έκπτωση στα παιδιά** κάτω των τεσσάρων ετών (μόνο στην οικονομική θέση, χωρίς δικαίωμα κλίνης)
- **50% Έκπτωση στα παιδιά** κάτω των τεσσάρων ετών σε θέση με κλίση
- **50% Έκπτωση στα παιδιά** 4-12 ετών σε όλες τις θέσεις Υπάρχει δυνατότητα δωρεάν πρωινού σε καμπίνες κατηγορίας LUX

Ειδικές Προσφορές

Η ANEK LINES με την ειδική κάρτα προνομίων ANEK Special Card προσφέρει πολλά προνόμια στους αυτοκινητιστές που ταξιδεύουν μαζί της. Το σλόγκαν είναι «Όσο περισσότερο ταξιδεύετε μαζί μας, τόσο περισσότερο κερδίζετε».



Την κάρτα αυτή μπορεί κανείς να την αποκτήσει εύκολα και γρήγορα, συμπληρώνοντας τα στοιχεία του στο ειδικό έντυπο για την αίτηση χορήγησης της κάρτας, το οποίο μπορεί να προμηθευτεί από την reception του πλοίου. Με αυτό τον τρόπο μπορεί ένας επαγγελματίας οδηγός να απολαμβάνει προνομιακές εκπτώσεις στα εστιατόρια, bar και καταστήματα του πλοίου.

Χορηγίες τις ANEK

Η ANEK, ως πολυμετοχική Εταιρεία Λαϊκής βάσης, είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τόπο και τους ανθρώπους της Κρήτης. Είναι ο πρώτος ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ του Προγράμματος Ανακατασκευής Μινωικού Πλοίου. Το Μινωικό Πλοίο ταυτίζεται πλέον με το όνομα ANEK, άξιο συνεχιστή των Μινωικών θαλασσοπόρων. Σήμερα τα πλοία του ομίλου της ANEK, ταξιδεύουν στους ίδιους προγονικούς θαλάσσιους δρόμους, ως φυσικοί συνεχιστές του Μινωικού πολιτισμού και του πλοίου που αποτελούσε το μέσο μεταφοράς και διάδοσης του.

Πέραν των ατομικών περιπτώσεων αναξιοπαθούντων Κρητών, στους οποίους παρέχονται διευκολύνσεις και οικονομική ενίσχυση, η Εταιρεία έχει να

επιδείξει σημαντικές χορηγίες σε πολλές επιστημονικές, καλλιτεχνικές, πολιτισμικές, αθλητικές και εκπαιδευτικές εκδηλώσεις που διοργανώνουν αντίστοιχοι φορείς. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν εκδηλώσεις και χορηγίες όπως:

- Στο Ναυτικό Όμιλο Χανίων, Ν.Ο.Χ. ως επίσημος χορηγός του αθλήματος Καγιάκ, ως κεντρικός χορηγός του αθλήματος Πόλο (η ομάδα αγωνίζεται στην Α' Εθνική Πόλο με την επωνυμία NOX-ANEK Lines) και γενικά ως χορηγός σε κάθε εκδήλωση του Ομίλου
- Στον Ποδηλατικό Όμιλο «ΤΑΛΩΣ» ως κύριοι χορηγοί του Ομίλου για τις αγωνιστικές του δραστηριότητες σε Πανελλήνιους και Διεθνείς Αγώνες όπως και σε διάφορους άλλους πολιτισμικούς και κοινωνικούς φορείς και σωματεία Κρητών, πανελληνίως
- Στο Πανεπιστήμιο Κρήτης -Σχολή Επιστημών Αγωγής- Παιδαγωγικό τμήμα ΔΕ «ΜΑΡΙΑ ΑΜΑΡΙΩΤΟΥ» για διοργάνωση ημερίδας
- Σε υλικοτεχνική υποδομή η ANEK έχει χρηματοδοτήσει τη Μονάδα Τεχνητού Νεφρού του Νοσοκομείου Χανίων
- Η διοργάνωση πλωτής έκθεσης της ANEK σε συνεργασία με τον Ελληνο-γαλλικό Σύλλογο Χανίων προς τιμή του Εθνάρχη Ελευθερίου Βενιζέλου υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων
- Χορηγίες Στο Πανεπιστήμιο Κρήτης (Τμήμα Φυσικής) για το Συνέδριο Θεμελιώδους Φυσικής-Κρήτη 2003
- Στο Πολυτεχνείο Χανίων (Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης) για τη συμμετοχή μελών σε Πανελλήνιο Συνέδριο
- Στο Ινστιτούτο Έρευνας και Εφαρμογής Προγραμμάτων Ψυχικής Υγείας Χανίων για Πανελλήνιο Ψυχιατρικό Συνέδριο
- Στο Δημοσιογραφικό Οργανισμό Λαμπράκη για την έκδοση συλλεκτικού CD με τη φωνή του Ελευθερίου Βενιζέλου
- Στο Δήμο Χανίων Ο.ΔΗ.ΚΟΙ.Π. για Σεμινάρια Γονέων
- Στο Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Κρήτης για ανέβασμα θεατρικών παραστάσεων
- Στη Δημοτική Πολιτιστική Επιχείρηση Χανίων ΔΗΠΕΧ, με ασημένια χορηγία για τη διοργάνωση Μουσικής Εκδήλωσης

- Έχει καλύψει για μεγάλο χρονικό διάστημα τα έξοδα ενοικίου του Πολυτεχνείου Κρήτης πριν την αποπεράτωση των δικών του εγκαταστάσεων
- Έχει χρηματοδοτήσει τη φιλοτέχνηση του μνημείου των απολεσθέντων στο Ναυάγιο του «Ηρακλείου» που κοσμεί το λιμάνι των Χανίων
- Έχει ενισχύσει Σχολικές Βιβλιοθήκες της ημεδαπής και της αλλοδαπής

Με μια τέτοια πλούσια και ενεργό συμμετοχή στις εκδηλώσεις και δραστηριότητες του τόπου έχει συντελέσει τα μέγιστα στην πολιτισμική, πνευματική και τουριστική προβολή, όχι μόνο του νομού Χανίων αλλά και ολόκληρης της Κρήτης, έτσι ώστε το όνομα της ANEK LINES να συνδέεται αυτόματα στη σκέψη όλων με το νησί.

Τα Οικονομικά Στοιχεία της Εταιρίας

Σύμφωνα με δημοσιεύσεις της ANEK LINES για τον κύκλο εργασιών του έτους 2003 έχουμε τα ακόλουθα στοιχεία όσον αφορά στην οικονομική πορεία και εξέλιξή της:

23/04/2003 - Δελτίο Τύπου

Η ANEK ανακοινώνει ότι επήλθε συμφωνία με τις δανείστριες Τράπεζες, επί των βασικών όρων, για την αναδιάρθρωση των δανείων της σε μακροπρόθεσμη βάση και με εξυπηρέτηση τους σύμφωνα με τις οικονομικές προοπτικές της Εταιρείας.

Αναλυτικά:

Η ANEK ανακοινώνει ότι επήλθε η συμφωνία με τις δανείστριες Τράπεζες, επί των βασικών όρων, για την αναδιάρθρωση των δανείων της σε μακροπρόθεσμη βάση και με εξυπηρέτηση τους σύμφωνα με τις οικονομικές προοπτικές της Εταιρείας."

Σημειώνεται ότι η σταθερή ανοδική πορεία της Εταιρείας επιβεβαιώνει την δυναμικά συνεχή προσπάθεια της νέας Διοίκησης, γεγονός που οδηγεί στην δικαίωση των προσδοκιών των μετόχων της, αφού ο στόχος για μια Εταιρεία δυνατή, πρωτοπόρα, αποδοτική και με σεβασμό στις ανάγκες των διακινουμένων είναι πλέον πραγματικότητα.

Σημαντική Αύξηση Κερδών για το 9μηνο του 2003

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε. (ANEK) ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα του 9μήνου του 2003 από τα οποία προκύπτει σημαντική αύξηση των εσόδων σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Αναλυτικά:

- Ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 136,94 εκατομμύρια ευρώ έναντι 129,05 εκατομμυρίων ευρώ την αντίστοιχη περυσινή περίοδο και παρουσιάζει αύξηση κατά 6,11%.
- Αυξημένα και τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) τα οποία ανήλθαν σε 34,35 εκατομμύρια ευρώ το εννεάμηνο του 2003 έναντι 33,62 εκατομμυρίων ευρώ του εννεαμήνου του 2002.
- Σημαντική αύξηση κατά 19,6% στα καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) τα οποία διαμορφώθηκαν στο ύψος των 18,93 εκατομμυρίων ευρώ έναντι κερδών 15,83 εκατομμυρίων ευρώ της αντίστοιχης περυσινής περιόδου.

Είναι γεγονός ότι η γενική εικόνα των αποτελεσμάτων του εννεαμήνου του 2003 πιστοποιεί την αποτελεσματικότητα των προσπαθειών της νέας διοίκησης και σηματοδοτεί την προοπτική βελτίωσης των αποτελεσμάτων της χρήσης 2003 έναντι της προηγούμενης χρήσης 2002.

Επίσης η ANEK ανακοινώνει ότι το Νοέμβριο ολοκληρώθηκαν οι τελευταίες τυπικές διαδικασίες αναδιάρθρωσης των δανειακών της υποχρεώσεων με την υπογραφή από την Εταιρία και το σύνολο των δανειστριών τραπεζών των τελικών συμβάσεων. Με την υπογραφή των εν' λόγω συμβάσεων επιτεύχθηκε η αναδιάρθρωση των δανείων σε μακροπρόθεσμη βάση γεγονός το οποίο παρέχει την δυνατότητα και την Εταιρία να θέσει σε νέα βάση την αναπτυξιακή της στρατηγική.

Σημαντική Βελτίωση των μεγεθών για το έτος 2003

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε. (ANEK) ανακοινώνει τα οικονομικά αποτελέσματα για τη χρήση 2003 από τα οποία προκύπτει σημαντική αύξηση των μεγεθών σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Αναλυτικά:

Αποτελέσματα Έτους 2003

- Ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε **171,7 εκατομμύρια ευρώ** έναντι 161,15 εκατομμυρίων ευρώ την αντίστοιχη περυσινή περίοδο και παρουσιάζει αύξηση κατά 7,21%.
- Αυξημένα και τα **κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA)** τα οποία ανήλθαν σε **35,62 εκατομμύρια ευρώ** έναντι 34,43 εκατομμυρίων ευρώ το 2002.
- **Σημαντική μείωση κατά 12,06% των χρηματοοικονομικών εξόδων** από 19,99 εκατομμύρια ευρώ το 2002 σε 17,58 εκατομμύρια ευρώ το 2003 αποτέλεσμα της επιτυχημένης αναδιάρθρωσης των δανειακών υποχρεώσεων της Εταιρίας. Εδώ πρέπει να τονισθεί επίσης η προοπτική περαιτέρω μείωσης των χρηματοοικονομικών εξόδων της Εταιρίας στα επόμενα έτη συνέπεια της εν' λόγω αναδιάρθρωσης που πραγματοποιήθηκε το Β' εξάμηνο του 2003.
- Εντυπωσιακή αύξηση κατά 24,54% στα κέρδη προ φόρων και αποσβέσεων (EBTDA) τα οποία διαμορφώθηκαν στο ύψος των 18,13 εκατομμυρίων ευρώ έναντι 14,56 εκατομμυρίων ευρώ της αντίστοιχης περυσινής περιόδου.
- Τέλος τα **καθαρά αποτελέσματα** (κέρδη) διαμορφώθηκαν στο ύψος των **4,09 εκατομμυρίων ευρώ**.

Από την γενική εικόνα των αποτελεσμάτων της χρήσης 2003 πιστοποιείται η συνεχής ανοδική πορεία της Εταιρείας και ενισχύεται η αισιοδοξία για ακόμη καλύτερα αποτελέσματα στο μέλλον.

ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

MINOAN LINES



MINOAN LINES

Εταιρικό προφίλ

Η Εταιρία ιδρύθηκε στις 25 Μαΐου του 1972 με την επωνυμία «Μινωικές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία» και διακριτικό τίτλο MINOAN LINES. Η έδρα της Εταιρίας είναι το Ηράκλειο της Κρήτης και η διάρκειά της έχει οριστεί μέχρι το 2052, με τη δυνατότητα παράτασης. Η δραστηριοποίησή της στο χώρο της επιβατηγούς ναυτιλίας έγινε τον Ιούνιο του 1974 με τη δρομολόγηση του πρώτου της πλοίου F/B Μίνως στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο. Αναλυτικά, η εξελικτική πορεία της Εταιρίας έχει ως εξής:

1972: Στις 25 Μαΐου, με ιδρυτικό κεφάλαιο 40.000.000 δρχ. τίθενται οι βάσεις για την ίδρυση της μεγαλύτερης ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας.

1974: Οι Μινωικές Γραμμές εισέρχονται δυναμικά στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αποκτάται το F/B Μίνως και στις 5 Ιουλίου πραγματοποιεί το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο. Η θαλασσοκρατία των Μινωικών Γραμμών έχει μόλις αρχίσει.

1976: Το δεύτερο πλοίο της εταιρείας το ταχύτατο και σύγχρονο F/B Αριάδνη δίνει το στίγμα του δυναμισμού των Μινωικών Γραμμών. Τα καθημερινά δρομολόγια από και προς την Κρήτη είναι πλέον γεγονός.

1978: Το F/B Κνωσός μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς. Το F/B Μίνως αρχίζει δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά. Τα δύο κύρια κρητικά λιμάνια συνδέονται πια καθημερινά με την ηπειρωτική Ελλάδα.

1981: Το μεγάλο βήμα των Μινωικών Γραμμών. Η εταιρεία βάζει πλώρη για τη διεθνή αγορά. Το F/B Ελ Γκρέκο των Μινωικών Γραμμών ξεκινά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα, ανοίγοντας νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες.

1985: Με εδραιωμένη τη θέση τους στη ναυτιλιακή αγορά οι Μινωικές Γραμμές αρχίζουν πλέον την ανανέωση του στόλου τους. Ένα νέο F/B, το Φαιστός, έρχεται να αντικαταστήσει το F/B Μίνως.

1986: Οι Μινωικές Γραμμές επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους. Το Ro Ro Αγία Γαλήνη που δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιά, δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων, ψυγείων, βυτιοφόρων και ειδικών φορτίων με εύφλεκτα υλικά, υλικών με τον πιο σίγουρο και ασφαλή τρόπο.

1987: Η γραμμή Πάτρα-Ανκόνα γίνεται "διπλή." Η διαρκώς αυξανόμενη προτίμηση του επιβατικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές επιβάλλει στην εταιρεία τη δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου, του F/B Φαίδρα (ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού πλοίου).

1988: Το τρίτο πλοίο των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα είναι γεγονός. Το F/B Κίνγκ Μίνως κάνει ακόμα πιο πλούσια τα δρομολόγια για την Ιταλία και οι Μινωικές Γραμμές βάζουν πλώρη για την κορυφή.

1990: Μια ακόμα πρωτιά για τις Μινωικές Γραμμές. Δρομολογείται το F/B Αριάδνη στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία - Τουρκία ενώνοντας έτσι τα παράλια της Ιωνίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη. Το υπερσύγχρονο F/B Ν. Καζαντζάκης δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς και οι Μινωικές Γραμμές θέτουν νέα standards ποιότητας στη γραμμή αυτή.

1991: Για μια ακόμη φορά οι Μινωικές Γραμμές αλλάζουν τα δεδομένα στην επιβατηγό ναυτιλία με το νέο υπερσύγχρονο F/B Δαίδαλος που δρομολογείται στις διεθνείς γραμμές Πάτρας-Ανκόνας. Την ίδια επίσης χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ενώνουν και την Κρήτη με την Ανκόνα και τη Δυτική Ευρώπη με το ανανεωμένο F/B Ελ Γκρέκο.

1992: Τη χρονιά αυτή οι Μινωικές Γραμμές καινοτομούν ακόμα μια φορά, μειώνοντας το χρόνο για την Ιταλία στις 24 ώρες. Το νέο και υπερσύγχρονο F/B Ερωτόκριτος κάνει πιο άνετο και πιο γρήγορο το ταξίδι, ενώ με την νέα υπηρεσία Camping on board που πρώτες οι Μινωικές Γραμμές προσφέρουν, δίνουν μια επιπλέον δυνατότητα σε επιβάτες που ταξιδεύουν με το τροχόσπιτο ή το camper τους.

1993: Είναι η χρονιά που αρχίζει να εφαρμόζεται το πιο φιλόδοξο, για την εταιρεία, επενδυτικό πρόγραμμα. Η ναυπήγηση του πλέον σύγχρονου, σύμφωνα με

τις νέες εξελιγμένες προδιαγραφές ασφάλειας, ταχύτητας και πολυτέλειας πλοίου, του Highspeed Ferry Αρετούσα, φέρνει τις Μινωικές Γραμμές για μια φορά ακόμη, στην πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων της ελληνικής ναυτιλίας.

1994: Το ιστορικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ηράκλειο που είχε υποστεί ολοκληρωτική καταστροφή από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περνά στην ιδιοκτησία της εταιρείας όπου και στεγάζει πλέον τη διοίκηση και όλες τις υπηρεσίες των Κεντρικών της Γραφείων.

1995: Παραλαμβάνεται το πρώτο νεοναυπηγημένο, το υπερσύγχρονο Highspeed Ferry Αρετούσα και γίνεται το ενδέκατο πλοίο αλλά και η ναυαρχίδα του στόλου της εταιρείας. Η Πάτρα και η Ανκόνα απέχουν τώρα, 22 μόνο ώρες! Η πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων σε τακτικές γραμμές ανταμείβεται με την αθρόα εμπιστοσύνη και προτίμηση του επιβατικού κοινού.

1996: Το επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών "ταράζει" εκ νέου τα νερά της Μεσογείου. Με τα νέα Highspeed Ferries που παραγγέλλονται, Ίκαρος και Πασιφάη, με συνολικό ύψος επένδυσης 56 δις. δρχ., ανοίγονται νέοι ορίζοντες για το μέλλον.

1997: Το Η/Σ/Φ Ίκαρος στις 5 Μαΐου καθελκύεται στα νερά Νορβηγικών ναυπηγείων και φτάνει στην Ελλάδα μέσα σε κλίμα μεγάλης υπερηφάνειας και ενθουσιασμού.

Την ίδια χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ιδρύουν από κοινού με άλλους Έλληνες εφοπλιστές και επιχειρηματίες τη Minoan Lines Highspeed Ferries, και αμέσως δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς - Κυκλάδες το υπερσύγχρονο Catamaran Ferry Highspeed 1 και το F/B Αριάδνη.

1998: Νέο ρεκόρ για τις Μινωικές Γραμμές. Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η καθολική συμμετοχή και εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, συμβάλλει στον σχεδιασμό ακόμα πιο φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων

Το τρίτο Highspeed Ferry της εταιρείας, το Πασιφάη παραδίδεται στις Μινωικές Γραμμές και μαζί με τα Η/Σ/Φs Ίκαρος και Αρετούσα αντιπροσωπεύουν με

80 δις δρχ. τη μεγαλύτερη επένδυση μέχρι τώρα στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Την ίδια χρονιά ένας ακόμα φιλόδοξος στόχος μπαίνει σε εφαρμογή. Τα ταχύτερα, πολυτελέστερα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο αρχίζουν να κατασκευάζονται στην Ιταλία για λογαριασμό των Μινωικές Γραμμές. Τα Highspeed Ferries, Κνωσός Παλλάς και Φαιστός Παλλάς θα μειώσουν την ταχύτητα από τον Πειραιά στο Ηράκλειο σε 6 μόνο ώρες!!! Οι φιλοδοξίες όμως της εταιρείας "δεν βρίσκουν λιμάνι". Δύο ακόμα ταχύτατα Highspeed Ferries για τις γραμμές της Αδριατικής παραγγέλλονται στην Ιταλία. Σχεδιαστής τους; Το διάσημο αρχιτεκτονικό γραφείο "De Jorio".

Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει ακόμα δύο Highspeed Ferries. Τα Ro-Pax Ferries που παραγγέλλονται στο ναυπηγείο Samsung της Ν. Κορέας θα είναι σε θέση να αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων!!!

Οι Μινωικές Γραμμές όμως μεγαλώνουν ακόμη πιο πολύ. Αποκτούν το 70% της εταιρείας Ceres Hydrofoils και διευρύνουν τη στρατηγική τους ανάπτυξη. Στο τέλος του 1998 επιβεβαιώνεται για μια φορά ακόμη η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές αφού σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου από τους υφιστάμενους μετόχους αντλούνται 3 δις δρχ.

1999: Είναι η χρονιά της δημιουργίας μια νέας μεγάλης εταιρείας. Της HELLAS FLYING DOLPHINS, που προκύπτει από την κοινοπραξία CERES HYDROFOILS, της MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

Η AIR GREECE και η AEGEAN AIRLINES συνεργάζονται και δημιουργούν τη μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα. Η στιγμή της απογείωσης έχει φτάσει για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ. Μετά τη συνεργασία και τελικά συγχώνευση των δύο αεροπορικών εταιριών, οι Μινωικές Γραμμές βρίσκονται να έχουν ένα μεγάλο πακέτο των μετοχών της ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας AIR GREECE. Έτσι, η δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο επιβατικό κοινό αποκτά νέα διάσταση.

Παραγγέλλεται ένα ακόμη HIGHSPEED FERRY στα ναυπηγεία SAMSUNG και δύο ακόμη HIGHSPEED FERRIES στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος του επενδυτικού προγράμματος

από το 1995, σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

2000: Τα πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιοτικής μεταφοράς επιβατών από τις Μινωικές Γραμμές πιστοποιούνται πλέον και επίσημα. Η πιστοποίηση κατά ISO 9002 από την Germanischer Lloyd στην Ελλάδα γίνεται πλέον από την επίσημη πολιτεία και αφορά την Ασφαλή και Ποιοτική Μεταφορά Επιβατών και Οχημάτων δια Θαλάσσης. Καθελκύεται ένα ακόμη Highspeed Ferry, το Προμηθέας, από τα ναυπηγεία Samsung και παραγγέλλεται ένα ακόμη, με τα ίδια χαρακτηριστικά.

Παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία Fincantieri ένα ακόμη Highspeed Ferry, το Κνωσός Παλλάς, ένα από τα πλέον σύγχρονα πλοία στον κόσμο.

2001: Το φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών εξελίσσεται απρόσκοπτα, με την παραλαβή ενός ακόμη νεότευκτου Highspeed Ferry, το Προμηθέας, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία. Πωλείται το F/B N. Καζαντζάκης, το οποίο εξυπηρετούσε τη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο. Έτσι, ακολουθείται πιστά, το στρατηγικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών που σαν βασικό στόχο έχει την πλήρη ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Λίγους μήνες μετά, παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία Fincantieri το αδελφό πλοίο του Highspeed Ferry Knossos Palace, το Festos Palace. Το τελειότερο δίδυμο της ελληνικής ακτοπλοΐας δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο, παρέχοντας στο επιβατικό κοινό μοναδική πολυτέλεια, υπερσύγχρονες υπηρεσίες και ταχύτητα.

Μετά την παραλαβή του νεότευκτου πλοίου Highspeed Ferry Festos Palace, ανακοινώνεται η στρατηγική συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών της Ιταλίας, Grimaldi. Με τη συνεργασία αυτή, οι Μινωικές Γραμμές θα επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους, πέρα των γραμμών της Αδριατικής, στο χώρο της Δυτικής Μεσογείου, συνδέοντας τη Δυτική Ιταλία με την Τυνησία σε πρώτη φάση, και στη συνέχεια σε Γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου. Η πορεία των Μινωικών Γραμμών προς την επιτυχία συνεχίζεται με την παραλαβή του Highspeed Ferry Ωκεανός από τα ναυπηγεία Samsung, το οποίο

δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.

2002: Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ συνεχίζοντας το επενδυτικό τους πρόγραμμα παραλαμβάνουν στις 10 Μαΐου 2002 το Η/Σ/Φ ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Ιταλίας. Πρόκειται για ένα ακόμη υπερσύγχρονο πλοίο, που έρχεται να ενισχύσει τη θέση της εταιρείας στις γραμμές της Αδριατικής και να συμβάλλει στην αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοΐας αλλά και στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

Το Η/Σ/Φ ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ, το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγια του την Τρίτη 14 Μαΐου 2002 στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα, είναι το τέταρτο και τελευταίο πλοίο που παραλαμβάνουν οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Ιταλίας, ενώ το καλοκαίρι του 2002 γίνεται η παραλαβή του Η/Σ/Φ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ από τα ναυπηγεία SAMSUNG της Νότιας Κορέας. Με την παραλαβή και του Η/Σ/Φ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ ολοκληρώνεται ένα σημαντικό και αξιόλογο επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 νέων πλοίων, συνολικού ύψους 670 εκατ. ευρώ και η εταιρεία μπαίνει σε μία νέα περίοδο, έχοντας ανανεώσει πλήρως το στόλο της με νεότευκτα πλοία, που συνδυάζουν τις μεγάλες ταχύτητες με την άνεση και την πολυτέλεια στα ταξίδια.

Στις 31.5.2002 ξεκίνησε τα δρομολόγια του το Η/Σ/Φ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ 1 πρώην ΩΚΕΑΝΟΣ στη νέα γραμμή ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΛΤΑ - ΤΥΝΗΣΙΑ, που επεκτείνονται οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε συνεργασία με τον Ιταλικό όμιλο GRIMALDI.

Οργανόγραμμα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Το οργανόγραμμα της Εταιρίας έχει ως εξής:

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) ασκεί τη διοίκηση της Εταιρίας και αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και 10 μέλη. Σημειώνεται ότι όλα τα μέλη του Δ.Σ. συμμετέχουν σε επιτροπές οι οποίες συγκαλούνται και συνεδριάζουν εβδομαδιαίως ή και τακτικότερα, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες. Οι επιτροπές είναι οι ακόλουθες:

- A) Οικονομική Επιτροπή
- B) Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων

- Γ) Επιτροπή Μηχανογράφησης
- Δ) Τεχνική Επιτροπή και τέλος,
- Ε) Επιτροπή Προμηθειών και Εκμετάλλευσης

Οι επιτροπές αυτές επεξεργάζονται ειδικά θέματα που απασχολούν την Εταιρία και με τον τρόπο αυτό διευκολύνουν τη λειτουργία του Δ.Σ. το καθιστούν επιτελικό όργανο. Οι εισηγήσεις των επιτροπών προτείνονται προς έγκριση στην ολομέλεια του Δ.Σ. Την Εταιρία εκπροσωπούν σύμφωνα με το καταστατικό της ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Γενικός Διευθυντής, και σε περίπτωση που είναι απόντες ή κωλύονται, αναπληρώνονται από τους νόμιμους αναπληρωτές τους, τον Αντιπρόεδρο του Δ.Σ. και τον Αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή.

Επενδύσεις και στόχοι της Εταιρίας

Η ανάπτυξη των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ στηρίζεται σε ένα ευέλικτο και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο, προσαρμοσμένο στις ανάγκες της αγοράς και στις συνθήκες που διαμορφώνονται από τις κινήσεις του ανταγωνισμού.

Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες στους οποίους στηρίζεται η στρατηγική της Εταιρίας αποβλέπουν στην επίτευξη των εξής στόχων:

- Διατήρηση της πρωταγωνιστικής θέσης της Εταιρίας στις γραμμές που δραστηριοποιείται με την παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικής της ικανότητας.
- Ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών κινήσεων στο χώρο της ναυτιλίας, πέραν των ορίων της ακτοπλοϊκής μεταφοράς.
- Συμμετοχή σε νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται σε σύγχρονους τομείς της οικονομίας.
- Τη σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων της ακτοπλοΐας με νέα σύγχρονης τεχνολογίας και τη δημιουργία νέων επικερδών δρομολογιακών γραμμών.
- Αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και των προκλήσεων, (μέσω συνεργασιών, εξαγορών ή συγχωνεύσεων) στους τομείς που δραστηριοποιείται η εταιρεία, με αφορμή τις ανακατατάξεις που συμβαίνουν στην ελληνική ακτοπλοΐα, λόγω της άρσης του Cabotage και της

απελευθέρωσης της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.

- Ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη συνέπεια εκτέλεσης των δρομολογίων.
- Σεβασμός και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με συνεχείς ελέγχους και σχολαστική τήρηση των Διεθνών Διατάξεων (MARPOL). Επίσης, γίνεται διαχωρισμός των απορριμμάτων σε ειδικά δοχεία περισυλλογής και απόδοσή τους σε ειδικά φορτηγά στα κατά τόπους λιμάνια. Τέλος, είναι ενεργό μέλος της "HELMERA" (Hellenic Marine Environment Protection Association), της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Η Εταιρία έχει επιτύχει μια συνεχώς αυξανόμενη πορεία όσον αφορά την κερδοφορία της και το μερίδιο της αγοράς που κατέχει. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για το έτος 2000 στις γραμμές της Αδριατικής οι Μ.Γ. κατείχαν το 42% επί του συνόλου της κίνησης των επιβατών, το 49% επί του συνόλου κίνησης Ι.Χ. και 33% της κίνησης φορτηγών. Στην εγχώρια αγορά (στη γραμμή Ηρακλείου που είναι η κυριότερη) η Εταιρία κατέχει το 65% της κίνησης επί του συνόλου των επιβατών και το 61% και το 55% της κίνησης των Ι.Χ. και φορτηγών αντίστοιχα. Στη γραμμή Θεσσαλονίκης τα παραπάνω ποσοστά ξεπερνούν και στις τρεις κατηγορίες ξεχωριστά (επιβάτες, Ι.Χ., φορτηγά) το 80%.

Συγγενείς Επιχειρήσεις

Όπως ήδη αναφέραμε, κύριος σκοπός των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ είναι η αγορά, εκμετάλλευση και πρακτόρευση πλοίων κατάλληλων για την ασφαλή μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, και μάλιστα αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων παντός τύπου, προς εξυπηρέτηση των γραμμών συγκοινωνίας Κρήτης - Πειραιά και των άλλων λιμανιών της επικρατείας, καθώς επίσης και του εξωτερικού. Παράλληλα όμως, η Εταιρία μπορεί να συμμετάσχει σε άλλες Εταιρίες με τους ίδιους στόχους. Επίσης οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ μπορούν αν συμμετέχουν σε επιχειρήσεις που έχουν στόχο την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ δραστηριοποιούνται σήμερα κυρίως στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας τόσο σε γραμμές εσωτερικού, όσο και σε γραμμές εξωτερικού, ενώ μέσω συνδεδεμένων

εταιριών έχουν επεκταθεί και σε παρεμφερείς κλάδους μεταφορικών, τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι συνδεδεμένες με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ εταιρίες. Συγκεκριμένα:

i. Forthnet ΕΠΕ:

Ελληνική Εταιρία Τηλεπικοινωνιών & Τηλεματικών Εφαρμογών Α.Ε.

Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1995 στο Ηράκλειο Κρήτης, το αντικείμενο εργασιών είναι:

- Η παροχή υπηρεσιών φωνητικής τηλεφωνίας
- Η παροχή υπηρεσιών internet
- Η παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, περιεχομένου και προστιθέμενης αξίας
- Η παροχή υπηρεσιών διασύνδεσης υπολογιστών και δικτύων μέσω σταθερής ασύρματης και ενσύρματης πρόσβασης
- Η παροχή συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης

ii. Hellas Flying Dolphins

Ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1999 με έδρα την Αθήνα και αντικείμενο την εκμετάλλευση πλοίων για τη μεταφορά προσώπων και οχημάτων. Διαθέτει (68 πλοία που συνδέουν μεταξύ τους λιμάνια της Ηπειρωτικής χώρας, των Κυκλάδων, του Αργοσαρωνικού και των Σποράδων με καθημερινές αναχωρήσεις όπου η εταιρεία κατέχει ηγετική θέση. Η εταιρεία τα τελευταία δύο χρόνια έχει προβεί σε εκτεταμένο ορθολογισμό του στόλου και αναδιοργάνωση των δρομολογίων της με σκοπό τον περιορισμό των εξόδων λειτουργίας της και την επάνοδο στην κερδοφορία.

iii. Λοιπές Επιχειρήσεις

Οι Μινωικές Γραμμές διευρύνοντας την επιχειρηματική τους δραστηριότητα συμμετέχουν σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της πληροφορικής και γενικότερα της προηγμένης τεχνολογίας

Πίνακας Ποσοστών Συμμετοχών των Μινωικών Γραμμών την 31/12/2002

Συμμετοχή	Ποσοστό
Συγγενείς Επιχειρήσεις	
FORTHnetEΠΕ	21,34%
Hellas Flying Dolphins	31,59%
Λοιπές Επιχειρήσεις	
FORTH - CRS AEE	13,19%
ΚρέταΝετ Α.Ε.	13,16%

iv. Εμπορικές Συνεργασίες

Πρόγραμμα Sail & Drive από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ και τη Hertz

Πρόκειται για τη συνεργασία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, της μεγαλύτερης ελληνικής θαλάσσιας δύναμης και της Hertz, της Νο 1 εταιρείας ενοικίασης αυτοκινήτων στον κόσμο. Οι δύο εταιρείες δημιούργησαν το Πρόγραμμα "SAIL & DRIVE", προσφέροντας την ευκαιρία στους πελάτες τους να ταξιδεύουν με προνομιακές τιμές (έως και 50% έκπτωση στην ενοικίαση αυτοκινήτου Προνομιακές Τιμές από μια Συνεργασία Δυνάμεων).

Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα "SAIL & DRIVE", παρέχει σε όλους τους επιβάτες των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σημαντική έκπτωση μέχρι και 50% στην ενοικίαση αυτοκινήτου της Hertz. Βασική προϋπόθεση, η ενοικίαση να γίνει μέχρι και 2 ημέρες μετά από κάθε ταξίδι με πλοίο των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ. Υπάρχει η δυνατότητα, εάν έχει γίνει προκράτηση το ενοικιαζόμενο αυτοκίνητο να βρίσκεται ήδη στο λιμάνι κατά την άφιξη του πελάτη στον προορισμό του. Μ' αυτό τον τρόπο, δεν υπάρχει ούτε χάσιμο χρόνου, ούτε η ελάχιστη ταλαιπωρία.

Μια νέα προσφορά στους επιβάτες των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ Ηρακλείου-Λασιθίου.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, με γνώμονα πάντα το οικονομικό όφελος του

επιβατικού κοινού, εξασφάλισαν μέσα από τη στενή και μακρόχρονη συνεργασία που έχουν με το ΚΤΕΛ των νομών Ηρακλείου-Λασιθίου, έκπτωση 50% στα εισιτήρια των Λεωφορείων, σε όσους επιβάτες ταξιδεύουν με τα πλοία της εταιρείας στους νομούς Ηρακλείου και Λασιθίου.

v. Dynamic Visa

Μια πρωτοποριακή συνεργασία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ με την Dynamic Visa με επιστροφή 6% της αξίας των αγορών σε εισιτήρια και αγορές από τα καταστήματα των πλοίων των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ. Προσφέροντας προνομιακές υπηρεσίες στο κοινό, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε συνεργασία με την Dynamic Visa της ALPHA BANK και του Ομίλου CARREFOUR ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ παρέχουν 6% επιστροφή της αξίας των εισιτηρίων και αγορών από τα καταστήματα των πλοίων τους. Η προσφορά ισχύει για τις κρατήσεις θέσεων και αγορά εισιτηρίων αποκλειστικά από τα Κεντρικά Πρακτορεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σε Αθήνα/Πειραιά/Ηράκλειο.

vi. Opinion meter (Δημοσκόπηση onboard)

Στοχεύοντας πάντοτε στην ικανοποίηση του επιβατικού κοινού, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε συνεργασία με την Εταιρία Στατιστικών Ερευνών ΑΠΟΨΙΣ, πραγματοποιούν δημοσκόπηση onboard, για την γνώμη των επιβατών των δύο υπερσύγχρονων πλοίων τους, Κνωσός Παλλάς και Φαιστός Παλλάς, στη γραμμή Πειραιάς Ηράκλειο. Η έρευνα διεξάγεται με την χρήση του πρωτοποριακού ηλεκτρονικού συστήματος έρευνας αγοράς Opinion meter.

Η έρευνα στα δυο ταχύτατα και πολυτελή πλοία συνδυάζει την ηλεκτρονική καταγραφή των απόψεων των επιβατών για τις υπηρεσίες και την εξυπηρέτησή τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, με κλήρωση δώρο ένα ταξίδι για 2 άτομα στη Βενετία με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ. Η έρευνα αυτή έχει ξεκινήσει από την 1η Μαρτίου και στις γραμμές τον Εξωτερικού (Ελλάδα-Ιταλία).

Κοινωνικό Έργο της Εταιρίας

Για τις Μινωικές Γραμμές η ανθρωποκεντρική φιλοσοφία δεν είναι απλά θεωρία. Για τον λόγο αυτό η Εταιρία με το κοινωνικό της έργο και το «φιλικό της πρόσωπο» προς το κοινωνικό σύνολο αποδεικνύει το γνήσιο ενδιαφέρον της και την ευγνωμοσύνη της για όσους την στηρίζουν στα τόσα χρόνια ύπαρξης της.

Συγκεκριμένα η επιχειρηματική φιλοσοφία και δράση της Εταιρίας διέπεται από την πεποίθηση ότι ο ρόλος της είναι μέσα στην κοινωνία, μέσα στη ζωή. Έτσι, μέρος των κερδών της εταιρίας επιστρέφει κάθε χρόνο πάλι στην κοινωνία με τη μορφή χορηγιών, ενισχύοντας δραστηριότητες που έχουν σαν σκοπό τη διάδοση της πολιτιστικής κληρονομιάς, την ανακούφιση αδύναμων οικονομικά συνανθρώπων μας και την ενθάρρυνση και επιβράβευση κάθε αξιόλογης προσπάθειας που προάγει τον πολιτισμό. Ενάμισι δισεκατομμύριο δραχμές διατέθηκαν μόνο τα δύο τελευταία χρόνια για:

- **Εκπαίδευση:** Οι Μινωικές υποτροφίες, που θέσπισαν οι Μινωικές Γραμμές, αποσκοπούν στην ενίσχυση των νέων Ελλήνων φοιτητών στο ξεκίνημα της Ακαδημαϊκής τους ζωής. Οι δωρεές σε Πανεπιστημιακές Σχολές και Ιδρύματα αποτελούν ένα ακόμη μέσο για την ενίσχυση της εκπαίδευσης στην Ελλάδα.
- **Διοργάνωση Εκδηλώσεων:** Η τέχνη εκτός από ...θυσίες χρειάζεται και υποστήριξη. Γι' αυτό και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ενισχύουν ουσιαστικά τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων από φορείς, σωματεία και δήμους του νησιού. Παίζουν από την ίδρυσή τους ενεργό ρόλο στα κοινωνικά και πολιτιστικά δρώμενα της χώρας μας.
- **Ενίσχυση Σωματείων, Συλλόγων, Ιδρυμάτων, Απόρων Οικογενειών:** Η κοινωνική ευαισθησία των Μινωικών Γραμμών και το κοινωνικό τους πρόσωπο, γίνονται έκδηλα φανερά με την οικονομική ενίσχυση κάθε προσπάθειας που στοχεύει στη στήριξη των πασχόντων συμπολιτών μας.
- **Αθλητικές Χορηγίες:** Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ενισχύουν τον αθλητισμό τόσο στην Κρήτη όσο και γενικότερα, σε όλη την Ελλάδα, συνδράμοντας μεγάλα αθλητικά σωματεία (Ο.Φ.Η., ΗΡΑΚΛΕΙΟ, κλπ.), μικρότερους αθλητικούς συλλόγους και σωματεία της Κρήτης. Πάντα με

προτεραιότητα τη νεολαία και τον αθλητισμό όλης της χώρας, οι Μινωικές Γραμμές ενισχύουν την εθνική προσπάθεια για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 από τη θέση του Εθνικού χορηγού της Κολυμβητικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (Κ.Ο.Ε.). Έτσι, για τέσσερα χρόνια, είναι στο πλευρό των αθλητών και στα τέσσερα κολυμβητικά ολυμπιακά αγωνίσματα.

Όμως, για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ανθρωποκεντρική φιλοσοφία σημαίνει πρώτα από όλα προσήλωση στον άνθρωπο. Η μέριμνα για το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρίας είναι διαρκής και ειλικρινής. Η επικοινωνία του προσωπικού και της διοίκησης, η ομαδικότητα, ο ενεργός ρόλος στη λήψη αποφάσεων της διοίκησης, είναι η βάση για συνεργασία και διαπροσωπικές σχέσεις που στηρίζονται στην αφοσίωση και στο σεβασμό. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ δείχνουν στην πράξη το φιλικό τους πρόσωπο:

- Με τη διασφάλιση αξιών και τη λήψη μέτρων
- Με τον σεβασμό σε κάθε εργαζόμενο, συνεργάτη της εταιρείας, μέτοχο ή επιβάτη.
- Με συνεχή προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού που προάγουν την προσωπική εξέλιξη αλλά και την ανάπτυξη της εταιρίας.
- Με την παροχή και εξασφάλιση ίσων ευκαιριών προς όλους τους εργαζομένους.
- Με την ομαδικότητα και τη συμμετοχή του προσωπικού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, ένα ουσιαστικό πλεονέκτημα για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της εταιρίας στον ευρύ επιχειρηματικό χώρο.

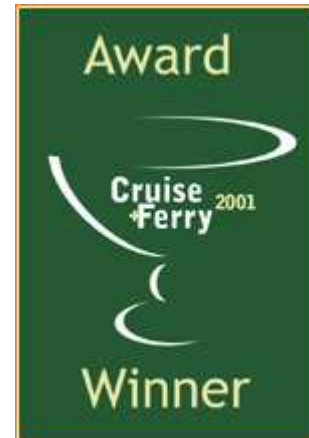
Βραβεύσεις των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Το 2001 ήταν η χρονιά της συγκομιδής των καρπών μιας επίμονης και επίπονης προσπάθειας για τις Μινωικές Γραμμές και οι βραβεύσεις των νεότευκτων πλοίων της εταιρίας στους μεγαλύτερους διαγωνισμούς το επιβεβαιώνουν.

- Το F/B Κνωσός Παλλάς, ανακηρύσσεται από το έγκυρο Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό περιοδικό, Cruise & Ferry Info ως το Τελειότερο Cruise Ferry στο κόσμο για το 2000.
- Στο διαγωνισμό Cruise & Ferry Conference/Lloyd's List, στο Λονδίνο, το

F/B Κνωσός Παλλάς, ανακηρύσσεται ως το Καλύτερα εσωτερικά διακοσμημένο Cruise Ferry του κόσμου.

- Τέλος, για την υπεροχή τους στον τομέα παροχής υπηρεσιών οι Μινωικές Γραμμές αποσπών το Διεθνές Βραβείο Zitelte – Meeting Planner.



Ο Στόλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ



H/S/F IKARUS PALACE



H/S/F ARIADNE PALACE



H/S/F FESTOS PALACE



H/S/F KNOSSOS PALACE



H/S/F EUROPA PALACE



H/S/F OLYMPIA PALACE



H/S/F PASIPAHAE PALACE

Ο Στόλος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ



Ταξίδι θαλάσσιο πάνω απ' όλα σημαίνει ασφάλεια.

Αυτή η βασική αρχή έχει για τις Μινωικές Γραμμές προτεραιότητα. Ο σεβασμός στον άνθρωπο, η απόλυτη εξυπηρέτηση και η ικανοποίησή του, σε συνδυασμό με την πιστοποιημένη από ελληνικούς και ξένους οργανισμούς **Ασφαλή και Ποιοτική Μεταφορά εν Πλω**, αποτελούν τον πυρήνα της φιλοσοφίας και των ενεργειών των Μινωικών Γραμμών σε ξηρά και θάλασσα.

Το πιστοποιητικό ασφάλειας ISM (International Safety Management -Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης), το 1996 από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων / Y.E.N και η πιστοποίηση κατά ISO 9001 από την Germanischer Lloyd το 2000 επιβεβαιώνουν ότι οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ εγγυώνται την ασφαλή και ποιοτική μεταφορά επιβατών και οχημάτων.

Ασφάλεια εν πλω

Το προσωπικό των πλοίων των Μινωικών Γραμμών εκπαιδεύεται διαρκώς σε πραγματικές συνθήκες, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις όποιες ανάγκες κριθεί απαραίτητο, ενώ τα πλοία έχουν εξοπλιστεί με τα πιο σύγχρονα σωστικά μέσα. Με συνεχείς περιπολίες του πληρώματος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ελέγχονται πλήρως:

- Η πιθανή πυρκαγιά
- Η εισροή νερού στα γκαράζ και τα στεγανά του πλοίου
- Οι πόρτες πυρασφάλειας
- Οι στεγανές θύρες
- Τα μέσα επικοινωνίας
- Τα γκαράζ

Επίσης, σε κάθε χώρο του πλοίου υπάρχουν φωσφορίζουσες λωρίδες και πινακίδες που δείχνουν στον επιβάτη ανά πάσα στιγμή την ακριβή θέση που βρίσκεται και τον οδηγούν με ασφάλεια στα σωστικά μέσα και στα σημεία διαφυγής.

Τα πλοία των Μινωικών Γραμμών είναι εφοδιασμένα με όλα τα σωστικά μέσα, όπως:

- Ατομικά σωσίβια με φωτάκι και σφυρίχτρα
- Κυκλικά σωσίβια
- Σωσίβιες λέμβους
- Ταχύπλοες λέμβους διάσωσης
- Σκάφη διάσωσης
- Βαρελάκια-σχεδίες, καθαιρούμενου τύπου
- Βαρελάκια-σχεδίες, αυτόματης ρήψης
- Τσουλήθρες διαφυγής
- Σύστημα εκκένωσης (σε πλοία ναυπηγημένα μετά το 1995)
- Σύστημα Ραδιοφάρου προσδιορισμού στίγματος
- Διαθέτουν σύγχρονα μέσα πρόληψης, ανίχνευσης και κατάσβεσης πυρκαγιάς, ενώ τα υλικά των πλοίων είναι πυρίμαχα
- Πόρτες πυρασφάλειας που απομονώνουν αυτόματα τους χώρους σε περίπτωση πυρκαγιάς
- Κομβία αναγγελίας πυρκαγιάς
- Ανιχνευτές καπνού που αναγγέλλουν αυτόματα την ύπαρξη πυρκαγιάς
- Φορητούς πυροσβεστήρες σκόνης-αφρού και διοξειδίου του άνθρακα
- Μόνιμα συστήματα κατάσβεσης στο μηχανοστάσιο
- Τροχήλατους πυροσβεστήρες
- Ψεκασμό νερού στο γκαράζ
- Δίκτυο κατάσβεσης της πυρκαγιάς σε όλο το πλοίο
- Αυτόματο σύστημα sprinkler
- Αγήματα σε πυρίμαχες ενδυμασίες, αναπνευστικές συσκευές και κατάλληλο εξοπλισμό.

Ποιοτική Μεταφορά

Η ποιότητα μαζί με την ασφάλεια προς τους επιβάτες είναι η βασική αρχή της εταιρείας. Όλες οι διαδικασίες της είναι πλήρως εναρμονισμένες και έχουν αναπτυχθεί βάση των απαιτήσεων του προτύπου EN 9001:2000.

Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου η εταιρία διαθέτει:

- Άρτια οργάνωση και προσωπικό με εκπαίδευση υψηλού επιπέδου
- Πλοία προηγμένης τεχνολογίας
- Την διάθεση και τα μέσα για την συνεχή βελτίωση
- Όλους τους απαραίτητους πόρους



Τα στελέχη των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ είναι υπεύθυνα για την διασφάλιση της δέσμευσης της εταιρίας προς την Ποιότητα και την Ασφάλεια προσπαθώντας την συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Για το λόγο αυτό η κριτική των συνεργατών και των επιβατών, αναφορικά με την ποιότητα των υπηρεσιών της εταιρίας είναι πάντα επιθυμητή και ευπρόσδεκτη.

Για την επίτευξη της παροχής ποιοτικών υπηρεσιών σε κάθε της τομέα οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ κάνουν χρήση του HACCP, ένα σύστημα, που τους παρέχει τη δυνατότητα να ελέγχουν την ποιότητα των τροφίμων τους πριν αυτά δοθούν προς κατανάλωση. Συγκεκριμένα, το HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point) είναι μια συστηματική προσέγγιση στην αναγνώριση, αξιολόγηση και εκτίμηση της επικινδυνότητας και της σοβαρότητας διαφόρων μικροβιολογικών, χημικών και φυσικών κινδύνων που σχετίζονται με όλα τα στάδια παραγωγής ενός τροφίμου, από την ανάπτυξη και συγκομιδή των πρώτων υλών μέχρι την τελική κατανάλωση του προϊόντος. Σκοπός του συστήματος HACCP είναι αφού αναγνωρίσει, να θέσει κάτω από έλεγχο όλους αυτούς τους κινδύνους έτσι που το παραγόμενο τρόφιμο να είναι ασφαλές.

Μέχρι τώρα ο έλεγχος της ασφάλειας των τροφίμων στηριζόταν σε εργαστηριακές εξετάσεις και δοκιμές σε δείγματα του τελικού προϊόντος. Μια παρτίδα παραγωγής, π.χ. χαρακτηρίζονταν σαν ασφαλής όταν από την εξέταση των δειγμάτων αυτής προέκυπτε απουσία μικροβιολογικών, χημικών ή φυσικών κινδύνων. Η παραδοσιακή όμως αυτή προσέγγιση έχει πολλές αδυναμίες που σχετίζονται τόσο με τα συστήματα δειγματοληψίας και το επίπεδο αβεβαιότητας που αυτά εισάγουν όσο και με τα χαρακτηριστικά της



μεθόδου ανάγνωσης (όριο αντίχρευσσης, ακρίβεια, επαναληψιμότητα κλπ). Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η παραδοσιακή προσέγγιση της ασφάλειας των τροφίμων είναι:

- Ποια είναι η κατανομή του κινδύνου στην προς εξέταση ποσότητα και ποια η συχνότητα εμφάνισης αυτού;
- Πως είμαστε σίγουροι ότι "παγιδέψαμε" τον κίνδυνο στο προς εξέταση δείγμα;

Και αυτά όμως τα ερωτήματα να απαντηθούν ένα είναι σίγουρο: ότι δεν έχει ελεγχθεί το 100% των μονάδων παραγωγής.

Αντίθετα το σύστημα HACCP λειτουργεί προληπτικά, εξετάζοντας με συστηματικό τρόπο τους εν δυνάμει κινδύνους και ελέγχοντας αυτούς με απλά μέσα.

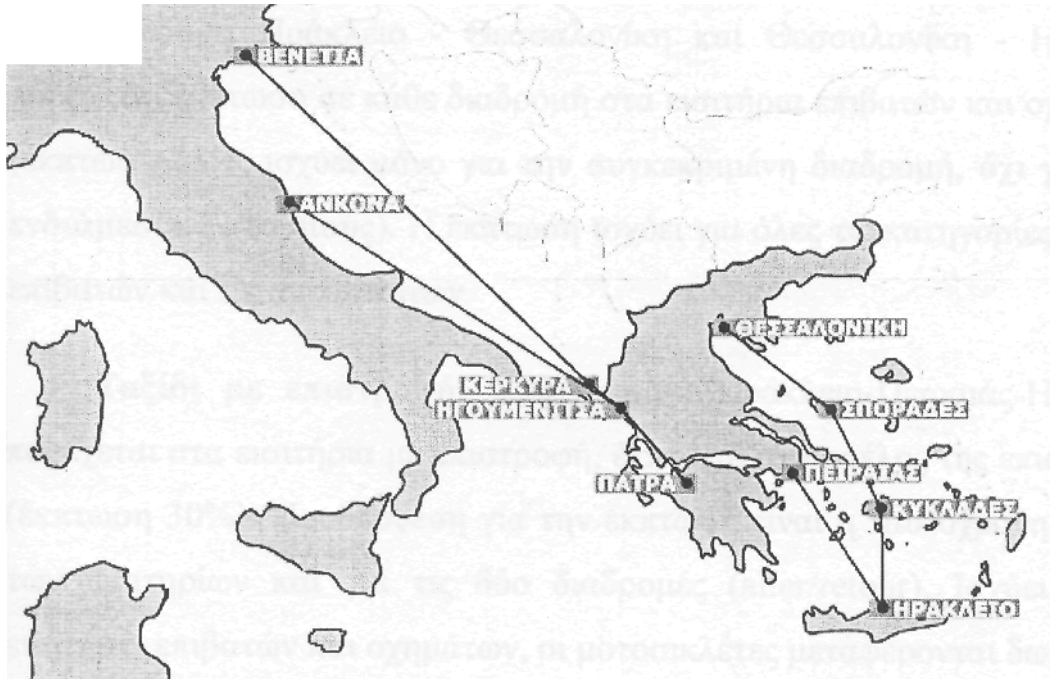
Το σύστημα HACCP εφαρμόζεται ανά βιομηχανία, ανά γραμμή και ανά προϊόν. Έτσι γίνεται φανερό κάτι που στο παρελθόν ήταν δύσκολο να γίνει κατανοητό ότι δηλαδή το κάθε τρόφιμο έχει μία μοναδικότητα, ενσωματώνοντας τόσο την ιστορία των πρώτων υλών όσο και την μέθοδο παραγωγής και τις ιδιαιτερότητες της εγκατάστασης.

Η μελέτη HACCP σε κουζίνες και γενικότερα σε δομές μαζικής εστίασης, εκτός από την εγγύηση για μια μεγαλύτερη ασφάλεια στα παραγόμενα τρόφιμα, συμβάλλει στην καλύτερη αξιοποίηση των οικονομικών πόρων της εταιρείας και στην ταχεία ανταπόκριση σε προκύπτοντα προβλήματα.

Τα Δρομολόγια των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ με τα υπερσύγχρονα πλοία που διαθέτουν πραγματοποιούν καθημερινά, άνετα και γρήγορα, δρομολόγια σε Ελλάδα και Ιταλία. Συγκεκριμένα τα **δρομολόγια Εσωτερικού** είναι:

- Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο,
 - Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο και
 - Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Πάτρα,
- ενώ τα **δρομολόγια Εξωτερικού** είναι:
- Πάτρα - Ανκόνα - Πάτρα
 - Πάτρα - Βενετία - Πάτρα



Προσφορές Εσωτερικού

Για το επιβατηγό της κοινό οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ έχουν μια σειρά προσφορών και οι οποίες είναι οι εξής:

- **Συχνοί επιβάτες:** Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ανταμείβουν τους συχνούς επιβάτες των γραμμών εσωτερικού, παρέχοντας 1 δωρεάν εισιτήριο για κάθε 5 εισιτήρια που ταξίδευσαν σε διάστημα 6 μηνών. Ισχύει για ακέραια εισιτήρια.
- **Φοιτητές:** Στις γραμμές εσωτερικού παρέχεται φοιτητική έκπτωση σε Deck, VIP καθίσματα και 4-κλινες καμπίνες για σπουδαστές ΑΕΙ, ΤΕΙ και Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου (έκπτωση 50%, δεν ισχύει για την κατηγορία καμπίνας Lux, A2 και AB2).
- **Άτομα με ειδικές ανάγκες:** Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση, σε όλες τις κατηγορίες θέσεων επιβατών και σε όλες τις διαδρομές, στους επιβάτες με ειδικές ανάγκες (έκπτωση 50%, δεν ισχύει στην κατηγορία Lux).
- **Διαδρομή Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο:** Στη διαδρομή Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο

παρέχεται έκπτωση σε κάθε διαδρομή στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων (έκπτωση 25%, ισχύει μόνο για την συγκεκριμένη διαδρομή, όχι για τους ενδιάμεσους σταθμούς). Η έκπτωση ισχύει για όλες τις κατηγορίες θέσεων επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων.

- **Ταξίδι με επιστροφή:** Στις γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς-Ηράκλειο παρέχεται στα εισιτήρια με επιστροφή, έκπτωση στο σκέλος της επιστροφής (έκπτωση 30%). Προϋπόθεση για την έκπτωση είναι η ταυτόχρονη έκδοση των εισιτηρίων και για τις δύο διαδρομές (aller/retour). Ισχύει για τα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων, οι μοτοσυκλέτες μεταφέρονται δωρεάν.
- **Οικογενειακή:** Στις γραμμές εσωτερικού παρέχεται οικογενειακή έκπτωση στις τετράκλινες καμπίνες, όπου το ένα άτομο ταξιδεύει δωρεάν. Προϋπόθεση για τις τετραμελείς οικογένειες, τουλάχιστον τα 2 από τα εισιτήρια να είναι με ακέραιο ναύλο. Ισχύει για όλες τις γραμμές εσωτερικού, εκτός από τα ημερήσια δρομολόγια της γραμμής Ηράκλειο-Πειραιάς-Ηράκλειο.
- **Minoan Lines-Hellas Flying Dolphins:** Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων σε όλες τις γραμμές εσωτερικού που εξυπηρετεί η Hellas Flying Dolphins (έκπτωση 10%, δεν ισχύει για γραμμές Αργοσαρωνικού).
- **Πολύτεκνοι:** Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν έκπτωση στους πολύτεκνους σε όλες τις κατηγορίες θέσεων επιβατών και σε όλες τις διαδρομές (έκπτωση 50%, δεν ισχύει για την κατηγορία καμπίνας LUX).

Προσφορές Εξωτερικού

- **Ταξίδι με επιστροφή:** Στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) στα εισιτήρια με επιστροφή, έκπτωση στο σκέλος της επιστροφής (έκπτωση 30%). Προϋπόθεση για την έκπτωση είναι η ταυτόχρονη έκδοση των εισιτηρίων και για τις δύο διαδρομές (aller/retour).
- **Οικογενειακή έκπτωση 2004:** Στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) έκπτωση σε οικογένειες με τέσσερα ή και περισσότερα μέλη με αυτοκίνητο (έκπτωση 20%). Η έκπτωση ισχύει στη κατηγορία Deck. Προϋπόθεση είναι

η ύπαρξη ΙΧ αυτοκινήτου. Δεν ισχύει για τις ημερομηνίες υψηλής περιόδου.

- **Οικογενειακή έκπτωση 2004:** Στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) έκπτωση σε οικογένειες με τρία ή και περισσότερα μέλη (έκπτωση 10%). Ισχύει στις κατηγορίες A3, A4, AB3, AB4. Ισχύει και στο όχημα της οικογένειας, εφόσον υπάρχει. Δεν ισχύει για τις ημερομηνίες υψηλής περιόδου. Προϋπόθεση είναι όλα τα εισιτήρια να περιλαμβάνονται στην ίδια κράτηση καθώς και η επίδειξη ταυτότητας ή διαβατηρίου από όλα τα μέλη κατά την έκδοση των εισιτηρίων καθώς και κατά το check-in πριν την επιβίβαση στο πλοίο. Συγκεκριμένη έκπτωση δεν παρέχεται σε κρατήσεις μέσω internet.
- **Φοιτητές:** Στις γραμμές εξωτερικού παρέχεται φοιτητική έκπτωση σε όλες τις κατηγορίες θέσεων (έκπτωση 20%). Δεν ισχύει για την κατηγορία καμπίνας Lux. Ισχύει και για ΙΧ αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες. Απαραίτητη βέβαια είναι η επίδειξη της φοιτητικής ταυτότητας, ή της κάρτας ISIC.
- **Συνδυασμένες διαδρομές Εξωτερικού - Εσωτερικού:** Στους επιβάτες που ταξιδεύουν στις γραμμές Εξωτερικού (Ιταλία) και συνεχίζουν στις γραμμές Εσωτερικού (Ελλάδα), παρέχεται έκπτωση στο εισιτήριο του Εσωτερικού (έκπτωση 10%). Προϋπόθεση για την έκπτωση είναι η ταυτόχρονη έκδοση των εισιτηρίων και για τις δύο διαδρομές (Εξωτερικού / Εσωτερικού). Ισχύει για όλους τους προορισμούς προς το Εσωτερικό (Ελλάδα).
- **Επιβάτες 60 ετών και άνω:** Στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) στους επιβάτες ηλικίας 60 ετών και άνω χορηγείται έκπτωση της τάξεως του 10%. Ισχύει σε όλες τις κατηγορίες θέσεων για όλο το χρόνο. Απαραίτητη προϋπόθεση βέβαια είναι η επίδειξη ταυτότητας ή διαβατηρίου κατά την έκδοση του εισιτηρίου καθώς και κατά το check-in πριν την επιβίβαση στο πλοίο.
- **Happy Birthday:** Στις γραμμές Εξωτερικού (Ελλάδα - Ιταλία) οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρέχουν εκπλήξεις, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, σε επιβάτες που ταξιδεύουν την ημέρα των γενεθλίων τους (έκπτωση έως και 100%). Προϋπόθεση για την προσφορά είναι η επίδειξη ταυτότητας ή διαβατηρίου κατά το check-in πριν την επιβίβαση στο πλοίο.
- **Δωρεάν πρωινό:** Στις γραμμές εξωτερικού (Ελλάδα / Ιταλία) στους

επιβάτες που ταξιδεύουν σε κατηγορία καμπίνας Lux το πρωινό είναι δωρεάν. Προσφέρεται με την επίδειξη ειδικού κουπονιού (το οποίο παραλαμβάνεται κατά το check-in πριν την επιβίβαση στο πλοίο) στο εστιατόριο A la carte.

Τμήμα Επαγγελματικών Μεταφορών Φορτίων (Cargo)

Επιβίβαση

Οι οδηγοί των φορτηγών οχημάτων οφείλουν να παρουσιάζονται στα λιμενικά γραφεία για check-in τουλάχιστον 3 ώρες πριν από την ώρα της αναχώρησης, έχοντας μαζί τους όλα τα απαραίτητα φορτωτικά και ταξιδιωτικά τους έγγραφα. Σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης του φορτηγού στο λιμάνι αναχώρησης, ο οδηγός θα πρέπει να ενημερώσει έγκαιρα το λιμενικό γραφείο ώστε να μην ακυρωθεί η κράτησή του.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Τα ασυνόδευτα trailers θα πρέπει να βρίσκονται στο λιμάνι τουλάχιστον 4 ώρες πριν τον απόπλου καθότι είναι τα πρώτα οχήματα που επιβιβάζονται.

Λίστα Αναμονής:

- Η λίστα αναμονής τηρείται από τον λιμενικό πράκτορα στο λιμάνι αναχώρησης.
- Προτεραιότητα στη λίστα δίνεται ανάλογα με την ώρα άφιξης των οδηγών στο λιμενικό γραφείο.
- Η εκφώνηση της λίστας αναμονής ξεκινά 2 ώρες πριν τον απόπλου.

Μετά τη διαδικασία του check-in, ο οδηγός οφείλει να φέρει το όχημά του στον χώρο στάθμευσης, δίπλα στο πλοίο.

Ο οδηγός οφείλει να παρευρίσκεται στο όχημά του από τη στιγμή που αρχίζει η επιβίβαση. Σε περίπτωση απουσίας του οδηγού από το όχημά του κατά την διάρκεια της επιβίβασης, η Εταιρία δεν ευθύνεται για την μη φόρτωσή του στο πλοίο.

Προσφορές της Εταιρίας για Επαγγελματίες Οδηγούς

MINOAN DRIVER'S CARD

Η MINOAN LINES δημιούργησε και προσφέρει ειδικά σε εσάς την πρωτοποριακή εκπτωτική κάρτα MINOAN DRIVER'S CARD.



Η κάρτα αυτή, σας παρέχει έκπτωση 50% σε όλα τα εστιατόρια και bars των πλοίων μας, είναι αυστηρά προσωπική και δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση ή η παραχώρησή της σε τρίτους. Εσείς πρέπει απλά να επιδεικνύετε την κάρτα σας τη στιγμή της παραγγελίας για να επωφελείστε της έκπτωσης.

Για περισσότερες πληροφορίες καθώς και για συμπλήρωση αίτησης μέλους, μπορείτε να απευθύνεστε στο λογιστήριο ή στη reception του πλοίου.

Τα Οικονομικά Στοιχεία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Οικονομικά Αποτελέσματα 2003

Τα οικονομικά αποτελέσματα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για το έτος 2003 υπήρξαν ιδιαίτερα ευνοϊκά για την εταιρία. Συγκεκριμένα η εταιρία μπορεί να μιλάει για:

- Επιστροφή στην κερδοφορία.
- Λειτουργικά κέρδη 53,2 εκατομμύρια ευρώ.
- Καθαρά κέρδη 3,6 εκατομμύρια ευρώ.
- Διανομή μερίσματος 0,02 ευρώ ανά μετοχή.

Η Διοίκηση των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, με τη στρατηγική που ακολούθησε, κατάφερε να ολοκληρώσει ένα από τα μεγαλύτερα επενδυτικά προγράμματα στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας, σε μία δύσκολη χρονική περίοδο και ταυτόχρονα, να επαναφέρει την εταιρία σε τροχιά κερδοφορίας, όπως προκύπτει από τα οριστικά οικονομικά αποτελέσματα της χρήσης 2003.

Πιο αναλυτικά:

Μητρική Εταιρία

Ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρίας αυξήθηκε κατά 7,8% και ανήλθε σε 193,6 εκατομμύρια ευρώ (179,6 εκατομμύρια ευρώ το 2002). Τα κέρδη από τη καθαρή λειτουργία της εταιρίας (κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων - EBITDA) ξεπέρασαν τα 53,2 εκατομμύρια ευρώ (42 εκατομμύρια ευρώ το 2002) και είναι αυξημένα κατά 26,7% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ το περιθώριο λειτουργικού κέρδους αυξήθηκε από 23,4% σε 27,5%. Σε επίπεδο καθαρού αποτελέσματος, η εταιρία εμφανίζει κέρδη 3,6 εκατομμύρια ευρώ ανατρέποντας την αρνητική εικόνα των δύο προηγούμενων ετών. Με την επάνοδο της εταιρίας σε κερδοφορία και την ισχυροποίηση των οικονομικών μεγεθών, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να προτείνει στην προσεχή Γενική Συνέλευση των μετόχων (που προγραμματίζεται για την 20^η Ιουνίου 2004) τη διανομή μερίσματος 0,02 ευρώ ανά μετοχή.

Όμιλος εταιριών

Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε σε 194,3 εκατομμύρια ευρώ (180 εκατομμύρια ευρώ το 2002). Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) αυξήθηκαν κατά 24,5% και ανήλθαν σε 53,4 εκατομμύρια ευρώ (42,9 εκατομμύρια ευρώ το 2002). Τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη, μετά την αφαίρεση των φόρων και δικαιωμάτων μειοψηφίας, ανήλθαν σε 4,5 εκατομμύρια ευρώ (ζημία 81,3 εκατομμύρια ευρώ το 2002).

Στόχοι 2004

Για το 2004, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ διατηρούν τις προβλέψεις και τους βασικούς τους στόχους, με τη στρατηγική να παραμένει σταθερά προσανατολισμένη στη μείωση των λειτουργικών δαπανών, στη βελτίωση της οργανικής κερδοφορίας και στην ενίσχυση όλων των δεικτών αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας.

Η στρατηγική αυτή επιτρέπει στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ να θέσουν ως στόχους για το 2004 την αύξηση των εσόδων κατά 5%, την αύξηση των λειτουργικών

κερδών κατά 20% και τον τετραπλασιασμό των κερδών ανά μετοχή.

Πώληση του πλοίου HSF ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ανακοινώνουν ότι την Πέμπτη, 15 Ιανουαρίου 2004, ολοκληρώθηκε η πώληση του πλοίου HSF ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ, σε εταιρία Ιταλικών συμφερόντων.

Η πώληση του παραπάνω πλοίου, αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό βήμα στο πλαίσιο της στρατηγικής που ακολουθεί η εταιρία, με στόχο τη μείωση των δανειακών υποχρεώσεων και την ενίσχυση της ρευστότητάς της.

Συγκεκριμένα η μείωση που επέρχεται στο δανεισμό της εταιρίας είναι της τάξης των 50 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ, γεγονός που, σε συνδυασμό με την αναδιοργάνωση του συνόλου των τραπεζικών δανείων, οδηγεί σε σημαντική μείωση των χρηματοοικονομικών εξόδων και επομένως βελτιώνει, σε πολύ μεγάλο βαθμό, την κερδοφορία της εταιρίας και δημιουργεί νέες θετικότερες προοπτικές για τη μελλοντική της πορεία.

Παράλληλα, η προσπάθεια που κάνει η εταιρία να βελτιώσει τη λειτουργική της κερδοφορία, μέσω της μείωσης των δαπανών και της αύξησης του μεταφορικού έργου, έχει φέρει θεαματικά αποτελέσματα και έχει οδηγήσει την εταιρεία σε σταθερή πορεία κερδοφορίας, γεγονός που θα αποτυπωθεί στον Ισολογισμό του έτους 2003.

Οικονομικά αποτελέσματα 9ΜΗΝΟΥ 2003

Τα οικονομικά αποτελέσματα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για το 9μηνο του 2003 χαρακτηρίζονται από:

- Αύξηση κύκλου εργασιών (+9,4%).
- Αύξηση λειτουργικών κερδών (+10,5%).
- Καθαρά κέρδη 3,6 εκ. ευρώ έναντι ζημίας 1,7 εκ. ευρώ του αντίστοιχου 9μήνου του 2002.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ανακοινώνουν τα οικονομικά αποτελέσματα της περιόδου 1/1-30/9/2003 από τα οποία προκύπτει ότι σε μια περίοδο όπου οι συνθήκες της αγοράς εξακολουθούν να είναι αρνητικές (κάμψη τουριστικού

τομέα, τιμές των καυσίμων σε υψηλά επίπεδα) η εταιρία, με την επιτυχή εφαρμογή της στρατηγικής που ακολουθεί, κατάφερε να κινείται πλέον σε σταθερή πορεία κερδοφορίας ανατρέποντας πλήρως την αρνητική πορεία του παρελθόντος.

Πιο συγκεκριμένα:

Σε επίπεδο μητρικής εταιρίας

Ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρίας ανήλθε σε 154,6 εκατομμύρια ευρώ και είναι αυξημένος κατά 9,4% σε σχέση με το 2002, ενώ τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν σε 41,6 εκατομμύρια ευρώ και είναι αυξημένα κατά 10,5% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2002. Παράλληλα το περιθώριο λειτουργικού κέρδους αυξήθηκε από 26,6% σε 26,9%. Σε επίπεδο καθαρού αποτελέσματος, η εταιρεία επανήλθε σε κερδοφορία παρουσιάζοντας καθαρά κέρδη ύψους 3,6 εκατομμυρίων ευρώ έναντι ζημίας 1,7 εκ. ευρώ του αντίστοιχου περυσινού διαστήματος.

Σε επίπεδο ομίλου

Στα ενοποιημένα οικονομικά αποτελέσματα, ο κύκλος εργασιών του ομίλου έφτασε τα 155,2 εκατομμύρια ευρώ από 141,7 εκατομμύρια ευρώ το 2002, αυξημένος κατά 9,5%. Τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε 4,1 εκατομμύρια ευρώ έναντι 0,8 εκατομμυρίων ευρώ της περυσινής περιόδου.

Η πορεία των οικονομικών στοιχείων κατά τη διάρκεια του 9μήνου 2003 έρχεται να επιβεβαιώσει τις εκτιμήσεις μας ότι τόσο η μητρική εταιρία όσο και ο όμιλος των εταιριών θα εμφανίσουν, σε επίπεδο τελικού αποτελέσματος, καθαρά κέρδη για τη χρήση 2003.

Οι Μινωικές Γραμμές στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών

Πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 20/10/2003 στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών η παρουσίαση της εταιρίας ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ στο πλαίσιο των εκδηλώσεων της στους θεσμικούς επενδυτές της δραστηριότητας επιχειρήσεων

εισηγμένων στο Χ.Α.Α.

Η παρουσίαση της εταιρίας έγινε από τους κ.κ. Κωνσταντίνο Κληρονόμο Πρόεδρο, και Παναγιώτη Κασαπάκη Γενικό Διευθυντή, οι οποίοι μεταξύ άλλων επεσήμαναν τη συνεχή βελτίωση των οικονομικών μεγεθών των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, γεγονός που σημαίνει ότι η δύσκολη περίοδος αποτελεί πλέον παρελθόν και η εταιρία οδηγείται με απόλυτη βεβαιότητα σε πορεία ανοδικής κερδοφορίας.

Πιο συγκεκριμένα, το σύνολο των εσόδων του οκταμήνου 2003 από τη δραστηριότητα της εταιρίας, ανήλθε σε 135,2 εκατομμύρια ΕΥΡΩ έναντι 123,2 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ το αντίστοιχο οκτάμηνο 2002, τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων ανήλθαν σε 34,5 εκατομμύρια ΕΥΡΩ έναντι 28,8 το 2002 και τα καθαρά κέρδη προ αποσβέσεων σε 13,3 εκατομμύρια ΕΥΡΩ έναντι 6,8 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ το 2002.

Επίσης παρουσιάστηκαν οι εκτιμήσεις της εταιρίας για το οικονομικό έτος 2003. Τα έσοδα προβλέπεται να αυξηθούν κατά 6,6% σε 191,8 εκατομμύρια ΕΥΡΩ, τα κέρδη προ φόρων τόκων και αποσβέσεων κατά 19,8% σε 50,9 εκατομμύρια ΕΥΡΩ, ενώ σε επίπεδο καθαρού αποτελέσματος προβλέπεται η επάνοδος της εταιρίας στην κερδοφορία με τα καθαρά κέρδη να προσεγγίζουν τα 1,3 εκατομμύρια ΕΥΡΩ.

Τα νεότευκτα, πρωτοποριακά πλοία που έχουν δρομολογηθεί από την εταιρία τόσο στις γραμμές της Αδριατικής όσο και στη γραμμή Ηράκλειο -Πειραιάς, έχουν κερδίσει την προτίμηση του επιβατικού κοινού, για την ταχύτητα, την άνεση και τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρουν και έχουν αποσπάσει τα υψηλότερα μερίδια αγοράς στη διακίνηση επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων, έναντι των πλοίων των ανταγωνιστριών εταιριών που δραστηριοποιούνται στις ίδιες γραμμές.

Μερίδια Αγοράς στα λιμάνια Ανκόνας και Βενετίας

ΑΠΟ - ΕΩΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Ι.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
1/1-31/8/2003	36,8%	40,1%
1/1-31/8/2002	34,2%	36,8%
ΑΥΞΗΣΗ(ποσ.μονάδες)	2,6	3,3

Τέλος επισημάνθηκε ιδιαίτερα το γεγονός ότι η εταιρία, σύμφωνα με την απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων του Ιουνίου 2003, προχώρησε σε πλήρη χρηματοοικονομική εξυγίανση του Ισολογισμού της χρήσης 2002, απαλείφοντας όλες τις ζημιές του χαρτοφυλακίου και των συμμετοχών της, κίνηση που θα της επιτρέψει να καταβάλλει μέρισμα στους μετόχους της από τα μελλοντικά της κέρδη.

Σημαντικά για την εταιρία Γεγονότα

Το 2001 αποτελεί μία από τις σημαντικότερες χρονιές για την εξέλιξη των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, δημιουργώντας αισιόδοξες προοπτικές για τα επόμενα χρόνια. Η εξέλιξη του επενδυτικού προγράμματος ναυπήγησης νεότευκτων πλοίων και η σταδιακή δρομολόγηση των 5 εκ των 7 νεότευκτων πλοίων στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού, δίνουν σημαντική ώθηση στα έσοδα και κέρδη της εταιρίας.

Εν συντομία, τα σημαντικότερα γεγονότα του 2001, είναι τα εξής

Γεγονότα 2001

Οικονομικά Αποτελέσματα 9μήνου: Το σύνολο των εσόδων ανήλθε σε 41,3 δις δραχμές, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 3 δις δραχμές περίπου, ενώ τα κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν σε 6,8 δις δραχμές αντίστοιχα, επιβεβαιώνοντας πλήρως τις προβλέψεις.

Αύξηση Επιβατικής Κίνησης (Γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς): Εντυπωσιακή αύξηση 62% της επιβατικής κίνησης των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ σημειώθηκε το 8μηνο του 2001 σε σύγκριση με το 8μηνο του 2000, στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο. Γεγονός το οποίο οφείλεται στη δρομολόγηση των υπερσύγχρονων δίδυμων πλοίων Η/Σ/Φ Κνωσός Παλλάς και Φαιστός Παλλάς, που πλέον ανταγωνίζονται επάξια το αεροπλάνο.

Με πλοία που στο είδος τους αποτελούν τα ταχύτερα, τα πολυτελέστερα καθώς και τα ασφαλέστερα στον κόσμο, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ συμβάλλουν στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Ελληνικής Ακτοπλοΐας και στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη όχι μόνο της Κρήτης αλλά και ολόκληρης της Ελλάδος.

Εξέλιξη Επενδυτικού Προγράμματος

Χωρίς καθυστερήσεις εξελίσσεται το επενδυτικό πρόγραμμα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.

Στις **15/12/2001** παραλήφθηκε το **Η/Σ/Φ Ολυμπία Παλλάς**, από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Γένοβα και δρομολογήθηκε στη γραμμή **Πάτρα - Ανκόνα**.

Στις **5/7/2001**, παραλήφθηκε το **Η/Σ/Φ Ωκεανός** από τα ναυπηγεία SAMSUNG της Ν. Κορέας και δρομολογήθηκε στη γραμμή **Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία**.

Στις **21/4/2001** παραλήφθηκε το **Η/Σ/Φ Φαιστός Παλλάς**, από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Γένοβα και δρομολογήθηκε στη γραμμή **Ηράκλειο - Πειραιάς**.

Στις **14/3/2001** παραλήφθηκε το **Η/Σ/Φ Προμηθέας** από τα ναυπηγεία SAMSUNG της Ν. Κορέας και δρομολογήθηκε στη γραμμή **Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία**.

Υπεραξίες από Πωλήσεις Παλαιών Πλοίων

Στόχος των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ είναι ο πλήρης εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος στόλου και η αντικατάσταση των παλαιών πλοίων της εταιρείας, με αποτέλεσμα, λόγω της πλήρους σχεδόν, απόσβεσής τους, να καταγραφούν μεγάλοι ύψους υπεραξίες και παράλληλα να αυξηθεί η ρευστότητα της εταιρείας. Στις 17/4/2001 πωλήθηκε το F/B Ν. Καζανταζάκης, στην εταιρεία PACIFIC CRUISES (HAINAN) LIMITED του HONG KONG, αντί του ποσού των 12 εκατομμυρίων δολαρίων, γεγονός που ακολουθεί την πολιτική αυτή της εταιρείας

Επενδύσεις - Άνοιγμα Νέων Γραμμών Στη Δ. Μεσόγειο

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ανακοινώνουν στις 21/4/2001, τη στρατηγική συνεργασία τους με τον όμιλο των ναυτιλιακών εταιρειών GRIMALDI, τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών της Ιταλίας και ένα από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους της Ευρώπης.

Το νέο αυτό, πολύ σημαντικό βήμα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ανοίγει νέες δυναμικές προοπτικές στα σχέδια της εταιρείας να επεκτείνει τη δραστηριότητά της,

πέραν των γραμμών της Αδριατικής, που δραστηριοποιείται με πολύ μεγάλη επιτυχία την τελευταία 20ετία και στον χώρο της Δυτικής Μεσογείου, συνδέοντας το λιμάνι της Γένοβας με τα λιμάνια της Τυνησίας και Μάλτας και στη συνέχεια, με δεύτερο πλοίο, το λιμάνι της Μασσαλίας, μετά το 2002.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ**

Ετήσια Έκθεση της ΧRTC

Σε τροχιά ανάκαμψης η Ελληνική Ακτοπλοΐα

«Η Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά έχει πλέον εισέλθει σε τροχιά ανάκαμψης και η ανοδική φάση οφείλεται εν πολλοίς στην εφαρμογή της σταδιακής απελευθέρωσης, στην ύπαρξη της οποίας βασίστηκαν η όλη ανανέωση του στόλου και οι τεράστιες επενδύσεις που αυτή απαιτούσε». Στο συμπέρασμα αυτό **καταλήγει η ετήσια έκθεση της ΧRTC για το έτος 2004**, που επιγράφεται «Ελληνική Ακτοπλοΐα: Αναδιαρθρωμένη πορεία σε τροχιά ανάπτυξης».

Ο πρόεδρος της εταιρίας, Γιώργος Ξηραδάκης, στην παρουσίαση της έκθεσης αυτής τόνισε ότι η Ελληνική Ακτοπλοΐα «ξεπερνώντας το σοκ αυτής της εκρηκτικής ανανέωσης του στόλου που οδήγησε τον κλάδο σε αλματώδη αύξηση των χρηματοοικονομικών του υποχρεώσεων, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες εισήλθαν στη φάση αυστηρής νοικοκυροσύνης και έντονης προσπάθειας προσαρμογής στα νέα δεδομένα».

Ο ρόλος των Τραπεζών

Αναφερόμενος στις τράπεζες, ο Γ. Ξηραδάκης ανέφερε ότι οι τράπεζες -χρηματοδότες απέδειξαν μέσω των τελευταίων επίπονων, αλλά επιτυχών αναδιαρθρώσεων, ότι κατανοούν τα προβλήματα του κλάδου επιστρατεύοντας κάθε δυνατότητα ευελιξίας και προσαρμοστικότητας, με στόχο την εξυγίανσή του. Στην ετήσια έκθεση επισημαίνεται ότι το μέγεθος της χρηματοδότησης της Ελληνικής Ακτοπλοΐας δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια και κυμαίνεται στα 2 δις ευρώ.

Ωστόσο υπογραμμίζεται ότι μετά την παραλαβή των καινούριων πλοίων, που

ολοκληρώθηκε το 2001, δεν υπήρξαν περαιτέρω νέες παραγγελίες και οι αγορές μεταχειρισμένων εκμηδενίστηκαν, αντιθέτως κινητικότητα υπήρξε μόνο σε πωλήσεις νεότευκτων ή παλαιότερων πλοίων προς ξένους ή μικρότερους Έλληνες εφοπλιστές.

Αξιοσημείωτη μεταβολή για το έτος 2003 είναι ότι ο τροπικός δανεισμός της Ελληνικής Ακτοπλοΐας μειώθηκε για πρώτη φορά κατά την τελευταία πενταετία κατά 5,22% από 2,048 δις ευρώ σε 1,941 δις ευρώ. Η μείωση αυτή επιτεύχθηκε από την ομαλή αποπληρωμή των δανείων, αλλά και από την πώληση πλοίων.

Οι χρηματοπιστωτικές ανάγκες των πέντε μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιριών (Μινωικές Γραμμές, ANEK LINES, Στρίντζης, Επιχειρήσεις Αττικής και ΝΕΑ) καλύπτονται από 37 διαφορετικούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς που προέρχονται από 10 διαφορετικές χώρες.

Οι γερμανικές τράπεζες συνεχίζουν να κυριαρχούν την αγορά της χρηματοδότησης της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, συμμετέχοντας με ποσοστό 28,2% που μεταφράζεται σε 936 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, επτά συνολικά τράπεζες έχουν οργανώσει 11 κοινοπρακτικά δάνεια και από αυτές μόνο μία είναι ελληνική.

Επίσης στην έκθεση αναφέρεται ότι ο συνολικός ακτοπλοϊκός στόλος των πέντε εισηγμένων εταιριών ανέρχεται σε 45 πλοία διαφορετικών τύπων, ταχύπλοα και συμβατικού τύπου πλοία. Ωστόσο επισημαίνεται ότι τα τελευταία δύο χρόνια είναι εμφανής η μείωση του ελληνικού στόλου. Υπολογίζεται ότι το έτος 2007 και 2008, σχεδόν το 28% και 27% αντιστοίχως του συνόλου των πλοίων θα αποσυρθούν σαν υπερήλικα.

Τα 9 δυναμικά στοιχεία της ακτοπλοΐας

Στην έκθεση της ΧRTC επισημαίνονται εννέα «δυναμικά στοιχεία» της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Τα στοιχεία αυτά είναι τα εξής:

- Αυξανόμενο περιθώριο κέρδους, αλλά και σταδιακή βελτίωση άλλων οικονομικών δεικτών σε σύγκριση με τα τελευταία χρόνια.
- Σταθερή αύξηση της ζήτησης ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης του ύψους 5%.
- Δυναμική διαμόρφωση χαρακτηριστικών ζήτησης.
- Βελτιωμένες δομές δανειακών συμβάσεων μετά από την περίοδο

αναδιοργανώσεων - αναχρηματοδοτήσεων των δανείων.

- Βελτιωμένες διοικήσεις υψηλότερης ποιότητας και δυναμικής από ότι στο παρελθόν, με μακρόχρονη εμπειρία σε διοικητικές πρακτικές σε δυσμενείς συνθήκες αγοράς.
- Προοπτικές ανανέωσης του στόλου.
- Ομαλές εργασιακές σχέσεις με τα ναυτεργατικά σωματεία.
- Νέος και άκρως ανταγωνιστικός στόλος στο εξωτερικό.
- Ισοτιμία ευρώ - δολαρίου επιτρέποντας χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα.

Ωστόσο στην έκθεση αναφέρονται και **οι αδυναμίες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας**, που είναι οι ακόλουθες:

- Αυξημένος δανεισμός από τις εταιρίες με αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση δανείων.
- Χαμηλή ρευστότητα την παρούσα στιγμή.
- Στόλος μεγάλος σε ηλικία στις εσωτερικές γραμμές
- Απουσία χάραξης κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, κάτι που δημιουργεί εμπόδια σε νέες επενδύσεις.
- Ελλιπής υποδομή, λιμένες, εγκαταστάσεις, τόσο σε κύρια, αλλά και απομακρυσμένα και με μικρότερη κίνηση λιμάνια, καθώς και ελλιπής υποστήριξη από την πολιτεία σε ότι αφορά στην αναβάθμιση των εγκαταστάσεων.
- Μικρό μέρος του συνολικού στόλου που λειτουργεί στην εγχώρια αγορά είναι μοντέρνος, υψηλής ποιότητας και ταχύτητας.
- Ελλιπή δρομολόγια στις άγονες γραμμές κατά τη διάρκεια του χρόνου.
- Αυξημένο φαινόμενο εποχικότητας.
- Κοινωνική πολιτική εις βάρος εταιριών μέσω των εκπτώσεων.
- Διαφωνία μεταξύ πολιτείας και εταιριών σε ότι αφορά στην οργανική σύνθεση των πλοίων που δρομολογούνται στην εγχώρια αγορά.
- Πλήρη τελμάτωση και ανικανότητα της ελληνικής ναυπηγικής στην κατασκευή νέων πλοίων.

Τέλος, στην έκθεση αναφέρεται ότι η ΕΠΑΤΤ διατηρεί ικανοποιητικά επίπεδα με το περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων να φτάνει το 26,1%.

Οι Μινωικές Γραμμές έχουν αυξημένο λόγο υποχρεώσεων προς ιδία

κεφάλαια, αλλά παρουσιάζουν λίαν ικανοποιητική κερδοφορία. Η ANEK παρουσιάζει τη χαμηλότερη κερδοφορία εκ των πέντε εταιριών το 2003, με το περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων στο 20,7%. Η Στρίντζης παρουσιάζει μέτρια κερδοφορία με το περιθώριο κέρδους στο 24,5% και η ΝΕΑ αποτελεί το μικρότερο σχήμα εκ των πέντε εταιριών, τόσο σε οικονομικό επίπεδο, όσο και σε πραγματικό επίπεδο.

Οι Επιδράσεις της Άρσης του Cabotage στην Ελληνική Ακτοπλοΐα

Όπως έχουμε προαναφέρει στην εισαγωγή της εργασίας η απελευθέρωση του Cabotage έχει προκαλέσει ποικίλες αντιδράσεις στο χώρο της ναυτιλίας. Πολλοί πιστεύουν πως αυτό είναι ένα νέο ξεκίνημα για την χώρα μας που θα μας οδηγήσει σε μια καλύτερη για την ναυτιλία μας εξέλιξη. Δεν είναι όμως λίγοι και αυτοί που θεωρούν πως η Ελλάδα δεν είναι έτοιμη ακόμα για τέτοια «ανοίγματα» και πως η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας δημιουργεί περισσότερα προβλήματα από όσα λύνει. Ας περάσουμε όμως να δούμε τι γνώμη έχουν γι' αυτό ο Πρόεδρος της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου (ΝΕΑ) Νάσος Γιακαλής και ο τέως Βουλευτής Κυκλάδων Νίκος Λεβογιάννης.

«Η εργασιακή ειρήνη με τους απασχολούμενους στο χώρο της ακτοπλοΐας είναι ασταθής, ενώ το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τα τελευταία χρόνια, λειτούργησε μόνον για να επιβαρύνει το ακτοπλοϊκό πλοίο με την απορρόφηση μεγάλου μέρους των ανέργων ναυτικών» υποστηρίζει ο κ. **Ν. Γιακαλής** σε συνέντευξη που έδωσε για το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», **τονίζοντας την ανάγκη εναρμόνισης με τα ισχύοντα στην Ευρώπη και χαρακτηρίζοντας τις μεθόδους των εκπροσώπων της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας δαιδαλώδεις και απαρχαιωμένες.** Στην ερώτηση που του έγινε εάν πιστεύει ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει συνειδητοποιήσει και προσαρμοστεί στη εποχή της πλήρους άρσης του Cabotage απάντησε: «Το Υπουργείο παρά τις περί του αντιθέτου εξαγγελίες του, δεν φαίνεται διατεθειμένο να προσαρμοστεί στους κανόνες της απελευθέρωσης και τούτο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι έχουν παρέλθει δυο και πλέον μήνες και δεν έχει αλλάξει στο ελάχιστο η φιλοσοφία στην καθημερινή πρακτική. Από άποψη πολιτικής ηγεσίας δε φαίνεται να υπάρχει βούληση αλλαγής

νοοτροπίας, εκτός εάν εγκαλέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τη χώρα με επανειλημμένες ενέργειες, όπως διαδικασίες, πρόστιμα κλπ, κάτι το οποίο ήδη έχει αρχίσει». Κατόπιν ο κ. Γιακαλής ερωτήθηκε από τον δημοσιογράφο κατά πόσον πιστεύει ότι η Ελληνική Ακτοπλοία θα μπορέσει να ανταγωνιστεί τις αντίστοιχες ξένες στις δικές μας θάλασσες. Η απάντησή του ήταν ξεκάθαρη καθότι πιστεύει ότι η Ελληνική Ακτοπλοία έχει απεριόριστες δυνατότητες είτε στα εσωτερικά δρομολόγια είτε σε διεθνείς πλόες. **«Οι Έλληνες ακτοπλόοι έχουν δυνατότητα δρομολόγησης και λειτουργίας παγκοσμίως, ενώ αντίθετα οι Ευρωπαίοι ακτοπλόοι με σκεπτικισμό και αρνητική διάθεση αντιμετωπίζουν τη δρομολόγηση πλοίων στις ελληνικές ενδομεταφορές».**

Στη συνέχεια της συνέντευξης ο δημοσιογράφος ζήτησε από τον κ. Γιακαλή να σχολιάσει μια δήλωση του προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας σε μια συνάντηση αυτού με τον υπουργό Ε.Ν. ότι η επόμενη μέρα για την ακτοπλοΐα θα είναι η απαλλαγή από τον κρατικό μηχανισμό, ενώ την ίδια στιγμή ζήτησε τη φροντίδα της κυβέρνησης για τον κλάδο ως έναν από τους λίγους που απέμειναν στον ελληνικό χώρο με αυξημένες πιθανότητες ανάπτυξης. Η απάντησή του ήταν οι εξής: «Οι δηλώσεις του προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έχουν δυο σκέλη: Το πρώτο αφορά στην εποπτεία του YEN κατά τρόπο ασφυκτικό ενάντια στην ακτοπλοΐα και πραγματικά πρέπει να υπάρξει άμεση απαλλαγή από τον κρατικό παρεμβατισμό. Η παράλληλη επίκλησή του για φροντίδα από το κράτος έχει να κάνει με το αδιέξοδο που βρέθηκαν οι περισσότερες εταιρίες μετά την καταστροφή του Χρηματιστηρίου από τον Φεβρουάριο του έτους 2000 μέχρι σήμερα, διότι είχαν βασίσει τα επενδυτικά τους προγράμματα σε μελλοντικές αυξήσεις κεφαλαίου, κάτι που δεν κατέστη εφικτό».

Τέλος, όσον αφορά στο σχόλιο που έκανε στο ξεκίνημα της συνέντευξής του για την εργασιακή ειρήνη με τους απασχολούμενους στο χώρο της ναυτιλίας, ο κ. Γιακαλής συνεχίζει: «Το YEN μέσα από τον εποπτικό του ρόλο λειτούργησε αποκλειστικά και μόνο με το να επιβαρύνει το ακτοπλοϊκό πλοίο με την απορρόφηση μέρους των ανέργων. Η πρόταση της ΕΕΑ είναι εναρμόνιση με τα ισχύοντα στην Ευρώπη όπου το μεν πλήρωμα που αφορά την ασφάλεια είναι υποχρεωτικό. Για το υπόλοιπο πλήρωμα, που αφορά στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών, να είναι απολύτως ελεύθερο ανάλογα με την ποιότητα που θέλει να προσφέρει ο πλοιοκτήτης

σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της κάθε γραμμής. Για παράδειγμα, κάποιες εταιρίες προτιμούν τη μέθοδο τροφοδοσίας με catering από το παρασκευασμένο φαγητό. Δεν μπορεί να εμποδίζονται από τη λήψη της απόφασης αυτής. Από την άλλη πλευρά, οι εκπρόσωποι της ΠΝΟ με καθαρά συντεχνιακές απαρχαιωμένες και δαιδαλώδεις μεθόδους αντιμετωπίζουν την ακτοπλοΐα σαν να πρόκειται η ακτοπλοΐα να απορροφήσει όλους τους εργαζομένους. Μέχρι στιγμής η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ στέκεται είτε σα θεατής είτε τις περισσότερες φορές εχθρικά προς το ακτοπλοϊκό πλοίο. Πρέπει να υπάρξει εργασιακή ειρήνη με τα ευρωπαϊκά πρότυπα».

Μια διαφορετική άποψη είναι αυτή του κ. Νίκου Λεβογιάννη, ο οποίος προσεγγίζει το ζήτημα από μια άλλη οπτική γωνία. Σας παραθέτουμε λοιπόν, αποσπάσματα από άρθρο του στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά»: «..οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ο εθνικός δρόμος της νησιωτικής Ελλάδας, δεν είναι αυτές που πρέπει. Η πολιτεία δεν μπόρεσε να κατανοήσει το αυτονόητο. **Ότι το πλοίο για τον νησιώτη είναι ό,τι το μετρό ή το λεωφορείο για τον Αθηναίο, δηλαδή αναγκαίο μέσο για την αντιμετώπιση της καθημερινής δραστηριότητας του πολίτη, για την αντιμετώπιση βασικών προβλημάτων ζωής.** Δεν υποστηρίζω ότι δεν έχουν λυθεί προβλήματα, υποστηρίζω όμως ότι δεν έχουν αντιμετωπιστεί πολλά από αυτά άμεσα και αποτελεσματικά.

Είναι καταρχάς πολλές και αλληλοεπικαλυπτόμενες οι υπηρεσίες, οι φορείς, τα υπουργεία που ασχολούνται με αυτό το ζήτημα. Δεν υπάρχει αποκέντρωση, δεν υπάρχει απλούστευση στη λήψη αποφάσεων, δεν υπάρχει αναπτυξιακός σχεδιασμός. Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αφαίρεσε από την πολιτεία τις λίγες δυνατότητες παρέμβασης που είχε, ενώ έδωσε το δικαίωμα στους επιχειρηματίες του χώρου να λειτουργούν με βάση τα δικά τους συμφέροντα μόνο και να αφήσουν έξω από τους σχεδιασμούς τους μεγάλο αριθμό νησιών. Οι επιχειρηματίες αποβλέπουν μόνο στην εκμετάλλευση των γραμμών - φιλέτων και μόνο κατά την κερδοφόρο περίοδο.

Έτσι οδηγούμαστε σταθερά στην ακτοπλοϊκή απομόνωση, ακόμη και το καλοκαίρι, μεγάλου αριθμού νησιών και ιδιαίτερα από τα έτσι και

αλλιώς λίγα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας που υπάρχουν και που δεν φαίνεται να αυξάνονται. Η πολιτεία με τα δυο συναρμόδια υπουργεία, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου, έχει πελαγοδρομήσει και περιορίζεται σε απλή διαχείριση, χωρίς αποτέλεσμα.

Η πολιτική του υπουργείου Αιγαίου στον τομέα των ενδονησιωτικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, πολιτική που χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό με πολλά δισεκατομμύρια ευρώ, έχει αποτύχει. Εκτιμώ ότι πρέπει να αφαιρεθεί η αρμοδιότητα αυτή από το υπουργείο Αιγαίου και να επιστρέψει στο φυσικό της χώρο, που είναι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν μπορεί το υπουργείο Αιγαίου να επιμένει σε ενδονησιωτικές ακτοπλοϊκές γραμμές οι οποίες είναι δαπανηρότατες αλλά δεν εξυπηρετούν τους νησιώτες, χρησιμοποιούνται από ελάχιστους και είναι πολύωρες, σε συνθήκες πρωτόγονες, με πολύ παλιά και αργοτάξιδα πλοία, με συχνότητες μάλιστα και πολυήμερες βλάβες (μιλώ για Κυκλάδες). **Επιβάλλεται να υπάρξει νέος σχεδιασμός των γραμμών σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους** σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς, σχεδιασμός αναπτυξιακός, ορθολογικός με πλοία καινούρια και αξιόπλοα. Η τιμολογιακή πολιτική στα εισιτήρια έχει αρχίσει να επιβαρύνει πολύ την τσέπη του ταξιδιώτη και ιδιαίτερα του μόνιμου κατοίκου των νησιών μας. **Το εισιτήριο πρέπει να είναι φτηνό προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη στα νησιά.** Και αυτό δεν πρέπει να γίνεται σε βάρος των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων που ήδη αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα. **Τα λιμάνια των νησιών πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να σχεδιαστούν με βάση και τα προβλήματα που προκαλούν τα ακραία καιρικά φαινόμενα.** Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία πρέπει να αποκτήσουν τα μέσα, τους πόρους και τις δυνατότητες άμεσης παρέμβασης στην αντιμετώπιση των μικρών και μεγάλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια των νησιών. Παράλληλα, επιβάλλεται να υπάρξει σχεδιασμός κατασκευής εμπορικών τομέων στα λιμάνια των μεγάλων νησιών ή νέων εμπορικών λιμανιών, για την αντιμετώπιση της διακίνησης αγαθών και εμπορευμάτων, πολλά από τα οποία είναι επικίνδυνα και μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα.

Με απλά λόγια, στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών επιβάλλεται να

γίνουν πολλά. Επιβάλλεται να αντιμετωπιστούν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό και όχι μόνο ως επιχειρηματική δραστηριότητα. Επιβάλλεται όλοι οι αρμόδιοι να θυμηθούν και στον καίριο αυτό τομέα τη συνταγματική διάταξη για τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών».

Συμπεράσματα & Προοπτικές

Μετά λοιπόν την έκθεση της ΧRTC και τις συνεντεύξεις των κ. Γιακαλή και Λεβογιάννη που παραθέσαμε, κλείνουμε την εργασία αυτή με τα συμπεράσματα στα οποία καταλήξαμε μέσα από την έρευνα και μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης στο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας. Τα συμπεράσματα αυτά για το παρόν και την μελλοντική εξέλιξη του κλάδου είναι τα εξής:

- **Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών, καθώς υφίστανται σχετικά ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο, με εξαίρεση τα θέματα ασφάλειας και πιο πρόσφατα το θέμα προστασίας του περιβάλλοντος. Είναι γεγονός ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης.**
- **Η ναυτιλία, αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δυο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία), σε παγκόσμιο επίπεδο επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.**
- Σύμφωνα με στοιχεία, η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) στις 27 Φεβρουαρίου του 2002 έλεγχε 3.480 πλοία όλων των τύπων (άνω των 1.000gt). Διεθνώς οι Έλληνες ελέγχουν το **9,2%** του συνολικού αριθμού των πλοίων που υπάρχουν στην αγορά καθώς και των υπό ναυπήγηση, το **17,8%** του παγκόσμιου στόλου σε dwt ή το **15,5%** του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένου σε gt.
- Τα στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν ότι η Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των καιρών. Ενώ παλαιότερα οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν γνωστοί για την προτίμησή τους στα φθηνά

και μεγάλης ηλικίας μεταχειρισμένα πλοία, **τα τελευταία έτη έχουν προχωρήσει σε παραγγελίες ναυπηγήσεων.**

- Ως αποτέλεσμα της παραπάνω τάσης για ναυπηγήσεις και αγορά σχετικά νέων πλοίων ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε το 2002 και το 2004 βρίσκονταν στα 19,6 χρόνια αντί των 20,0 και 20,3 για το 2001 και το 2000 αντίστοιχα. Υπολογίζεται ότι το έτος 2007 και 2008, σχεδόν το 28% και 27% αντιστοίχως του συνόλου των πλοίων θα αποσυρθούν σαν υπερήλικα.
- Την τέταρτη θέση στον κόσμο καταλαμβάνει η Ελλάδα, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της. Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's για το 2002, που έδωσε στη δημοσιότητα το YEN, ο υπό ελληνική σημαία στόλος φτάνει τα 1.529 πλοία με χωρητικότητα 28.778.240 gt.
- Έρευνα του Lloyd's List δείχνει ότι ο συνολικός αριθμός των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία φτάνει τις 61 τράπεζες. Άλλο ένα σημαντικό συμπέρασμα που βγαίνει από αυτήν την έρευνα είναι ότι **αυξήθηκε η χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου το 2003 και 2004.** Το Lloyd's List υπολογίζει ότι ο συνολικός δανεισμός έφτασε στα \$ 17.7 δις παρουσιάζοντας **αύξηση κατά \$ 1.5 σε σχέση με το 2000.** Αυτό που συμβαίνει είναι ότι τα τελευταία έτη οι τράπεζες χρηματοδοτούν στην ναυτιλία την ποιότητα, το μέγεθος, και την μικρή ηλικία, με αποτέλεσμα την μείωση των προβληματικών δανείων και συνεπώς περισσότερες τράπεζες θα ασχοληθούν με την Ελληνική ναυτιλία, ώστε να αυξηθεί και η χρηματοδότηση από τις τράπεζες στη ναυτιλία, πράγμα που θα απαιτήσει τεράστια κεφάλαια.
- Αξιοσημείωτη μεταβολή για το έτος 2003 είναι ότι ο τραπεζικός δανεισμός της Ελληνικής Ακτοπλοΐας μειώθηκε για πρώτη φορά κατά την τελευταία πενταετία κατά 5,22% από 2,048 δις ευρώ σε 1,941 δις ευρώ. Η μείωση αυτή επιτεύχθηκε από την ομαλή αποπληρωμή των δανείων, αλλά και από την πώληση πλοίων.
- Τα τελευταία χρόνια με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιριών **δρομολογήθηκαν** στις θαλάσσιες ενδομεταφορές

νεότευκτα ταχύπλοα που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

- Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας η **ναυτιλία έφθασε να προσφέρει στην χώρα μας το έτος 2001 7.709 δις ευρώ βοηθώντας αισθητά το Εθνικό μας Ισοζύγιο. Αυξανόμενο εμφανίζεται ακόμα και το επτάμηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου 2003, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην Ελλάδα, αφού ανήλθε σε 5,44 δις ευρώ, έναντι 5,03 δις στο αντίστοιχο διάστημα του 2002.**
- Η μεταφορά είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας και, για ορισμένες τουριστικές περιοχές, αποτελεί σημαντικό μέρος της δαπάνης αυτής. Συγκεκριμένα, **οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιώτικες περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς.**

Όπως φαίνεται λοιπόν από τα παραπάνω, για τη χώρα μας πρέπει να αποτελεί στρατηγική επιλογή ο θαλάσσιος τρόπος μεταφοράς, είτε πρόκειται για απλή μετακίνηση είτε για εμπόριο είτε για τουρισμό, καθώς τα οφέλη είναι πολλά και μεγάλα. Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας έφερε στην Ελληνική Ναυτιλία μια νέα πνοή εξέλιξης και εκσυγχρονισμού και με την αγορά νέων και σύγχρονων τεχνολογικά πλοίων η Ελληνική Ναυτιλία ανανεώνει τον στόλο της προσαρμόζοντάς τον στα ευρωπαϊκά δεδομένα και καθιστώντάς τον ανταγωνιστικό απέναντι σε αυτά. Βέβαια, ο αυξημένος δανεισμός για την κάλυψη των αγορών, η ελλιπής υποδομή σε λιμάνια και εγκαταστάσεις και η απουσία χάραξης κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι μερικά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ακτοπλοΐα και που δυσκολεύουν την προσαρμογή της και την ανταπόκρισή της στα νέα αυτά δεδομένα. Όμως όλα αυτά μπορούν να αλλάξουν και λύσεις μπορούν να βρεθούν με την συνεργασία όλων των φορέων, δημοσίου και ιδιωτών.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

- ◆ Προς το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την πολύτιμη βοήθειά του, όσο και για το υλικό που μας παρείχε για την έρευνά μας.
- ◆ Προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας για το χρόνο που μας διέθεσαν και για τα στατιστικά στοιχεία που μας έδωσαν μέσα στα πλαίσια της εργασίας μας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ◆ Αλ. Γουλιέλμος & Ε. Σαμπράκος: *Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*, Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002
- ◆ *2η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών - Ακτοπλοΐα & Αερομεταφορές*, Ε. Σαμπράκος, Πειραιάς 1996
- ◆ *3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών - Μεταφορές & Τουρισμός*, Ε. Σαμπράκος, Πειραιάς 1996
- ◆ Αν. Ευθυμιάτου-Πουλάκου: *Τουριστικό Δίκαιο*, β' έκδοση, Αθήνα 1997
- ◆ «Χρήμα & Αγορά», τεύχος 136, Ιούνιος 1999
- ◆ «Ναυτικά Χρονικά», Ιούλιος 2004
- ◆ «Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών & Προβλέψεων: *Ελληνική Οικονομία & Τουρισμός*, τεύχος 14 & 15, Νοέμβριος 2002
- ◆ Επετειακή Έκδοση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. *Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, χρονικό 1921-2001*, Μίλητος
- ◆ «Πλεύση», τεύχος 21, Ιανουάριος 2001
- ◆ «Ναυτιλιακά Νέα», τεύχος 1001, Σεπτέμβριος 2003
- ◆ «Πλοιαρχική Ηχώ», τεύχος 369, Ιούνιος 2003
- ◆ Σωτήριος Θεοδωρόπουλος, *Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε*, Σταμούλης, Αθήνα 1998
- ◆ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π. Βλάχος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1997
- ◆ Ε. Σαμπράκος, *Σημειώσεις Οικονομικής & Πολιτικής των Μεταφορών*, Πειραιάς 2002
- ◆ «Ναυτιλία», ειδική έκδοση Ημερησίας, Ιούνιος 2004
- ◆ Μέσω Διαδικτύου στις ιστοσελίδες: www.anek.gr, www.minoan.gr