



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ

Ερευνητικό Πρόγραμμα

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ
ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΤΗΣ ΚΑΤΩ ΑΠΟ
ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**

Επιστημονικός Υπεύθυνος
Καθηγητής Ε. Σαμπράκος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Σεπτέμβριος 2010

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος	10
1 Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών	15
1.1 Προοίμιο.....	15
1.2 Συνολική Ακτοπλοϊκή Ζήτηση	15
1.3 Ακτοπλοϊκή Ζήτηση στις Κύριες Γραμμές	17
1.3.1 Διαχρονική εξέλιξη της ακτοπλοϊκής ζήτησης επιβατών στις κύριες γραμμές	19
1.3.2 Διαχρονική εξέλιξη της ακτοπλοϊκής ζήτησης τροχοφόρων στις κύριες γραμμές	23
1.4 Εποχικότητα στις Κύριες Γραμμές - Συγκριτική Αξιολόγηση	27
1.5 Ανάλυση Ζήτησης και Εποχικότητας ανά Κύρια Γραμμή	29
1.5.1 Γραμμή Αργοσαρωνικού.....	29
1.5.2 Γραμμή Πειραιώς-Πελοποννήσου	29
1.5.3 Πειραιώς-Κρήτης	30
1.5.4 Πειραιώς- Κυκλάδων -Δωδεκανήσου - Κρήτης	30
1.5.5 Γραμμή Πειραιώς-Δωδεκανήσου	31
1.5.6 Γραμμή Πειραιώς- Δυτ. Κυκλάδων	32
1.5.7 Γραμμή Πειραιώς-Ανατ.Κυκλάδων.....	32
1.5.8 Πειραιώς - Μυκόνου - Σάμου	33
1.5.9 Πειραιώς - Χίου - Μυτιλήνης.....	33
1.5.10 Πατρών - Ακαρνανίας - Ιονίων Νήσων	34
1.5.11 Ραφήνας - Ευβοίας - Άνδρου – Τήνου - Σύρου	34
1.5.12 Δωδεκανήσου – Καβάλας.....	35
1.5.13 Βόλου – Ευβοίας – Βόρειων Σποράδων	36
1.5.14 Λαυρίου - Κέας - Κύθνου	36
1.6 Ακτοπλοϊκή Ζήτηση στις Λοιπές Γραμμές.....	37
1.6.1 Ανάλυση ζήτησης και εποχικότητας στις Λοιπές Γραμμές.....	38
1.7 Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με τη ζήτηση ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών.....	46
2 Αποτύπωση Της Υφιστάμενης Κατάστασης Αναφορικά Με Την Προσφορά & Τα Επίπεδα Ανταγωνιστικότητας Των Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών ...	48
2.1 Προοίμιο.....	48

2.2	Ποιοτικά Χαρακτηριστικά Ακτοπλοϊκού Στόλου (Συνολικά Μεγέθη)	49
2.3	Το ναυτικό εργατικό δυναμικό στην Ακτοπλοϊκή Αγορά	52
2.4	Ανάλυση προσφοράς ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών – Συσχέτιση Δρομολογιακών Χαρτών με εμπλεκόμενους φορείς προσφοράς.....	56
2.4.1	Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου	57
2.4.2	Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς – Κρήτης.....	59
2.4.3	Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Κυκλάδων – Κρήτης.....	60
2.4.4	Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμών Βόλου – Ευβοίας – Σποράδων, Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Καβάλας, Χίου – Μυτιλήνης, Ραφήνας – Εύβοιας.....	62
2.4.5	Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πατρών – Ακαρνανίας – Ιονίων Νήσων	64
2.5	Μερίδια αγοράς στην Ακτοπλοϊκή Αγορά	66
2.6	Διαχρονική εξέλιξη των φορέων της προσφοράς στην Ακτοπλοϊκή Αγορά.....	69
2.7	Συμπερασματικές παρατηρήσεις σχετικά με την προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.....	75
	Παράρτημα - Διαχρονική Εξέλιξη Μετοχικής Σύνθεσης Μεγαλύτερων Ομίλων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.....	77
3	Χρηματοοικονομική Ανάλυση του Κλάδου Των Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Επιχειρήσεων	79
3.1	Προοίμιο.....	79
3.2	Ανάλυση Τιμολογιακής Πολιτικής των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων & της Σύνθεσης του Τιμολογίου (εισιτηρίου)	80
3.2.1	Ανάλυση Τιμολογιακής Πολιτικής	80
3.2.2	Ακολουθούμενες τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών του Ελληνικού ακτοπλοϊκού κλάδου	82
3.2.3	Σύνθεση εισιτηρίου ακτοπλοϊκής υπηρεσίας	89
3.2.4	Καθεστώς χορήγησης εκπτώσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια.....	95
3.3	Στοιχεία Κόστους Λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και διαχρονική εξέλιξή τους.....	97
3.4	Ανάλυση χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Επιχειρήσεων (δημοσιευμένα στοιχεία).....	106
3.4.1	Παρουσίαση χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών (βάσει αντιπροσωπευτικού δείγματος).....	107
3.4.2	Εξέλιξη αριθμοδεικτών δείγματος ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.....	113

3.5	Παρουσίαση επιμέρους Χρηματοοικονομικών Δεικτών ανά Ακτοπλοϊκή Επιχείρηση	119
3.5.1	ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	119
3.5.2	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.	121
3.5.3	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ.....	123
3.5.4	ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ Α.Ν.Ε.	125
3.5.5	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.	127
3.5.6	ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	129
3.5.7	ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	130
3.5.8	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε.....	132
3.5.9	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε.	133
3.5.10	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.....	135
3.5.11	ΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	136
3.6	Συμπερασματικές παρατηρήσεις σχετικά με την χρηματοοικονομική θέση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων	136
4	Ανάλυση των Σύγχρονων Διεθνών και Εθνικών Οικονομικών Εξελίξεων	139
4.1	Προοίμιο.....	139
4.2	Παράγοντες διαμόρφωσης της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες.....	139
4.3	Σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις – ρυθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας – σύγκριση με επιλεγμένες χώρες του ΟΟΣΑ.....	140
4.3.1	Ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας σε εθνικό & διεθνές επίπεδο.....	141
4.3.2	Ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας στις νησιωτικές περιοχές.....	161
4.4	Σύγχρονες εξελίξεις στην τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα – η εξέλιξη της ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες	167
4.4.1	Εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης σε εθνικό επίπεδο	167
4.4.2	Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης στις νησιωτικές περιοχές.....	171
4.5	Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις και τη ζήτηση ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών.....	175
5	Επισκόπηση Θεσμικού Πλαισίου – Σύγκριση με το Ισχυον Κοινοτικό Θεσμικό Πλαίσιο	177
5.1	Εισαγωγή.....	177
5.2	Σύγκριση ισχύοντος εθνικού θεσμικού πλαισίου με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών	177

5.2.1	Η Αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών – Σύγκριση Ν. 2932/2001 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο	177
5.2.2	Η έννοια της ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (Άγονες γραμμές) – Σύγκριση Ν. 2932/2001 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο....	188
5.2.3	Η επάνδρωση των πλοίων – Σύγκριση Π.Δ.177/74 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο.....	190
5.2.4	Η έννοια της απελευθέρωσης των ναύλων – Σύγκριση εθνικών υπουργικών αποφάσεων & εγκυκλίων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο	192
5.3	Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά	193
6	Επίλογος - Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	195
6.1	Συμπερασματικές παρατηρήσεις για την Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.....	195
6.2	Συμπερασματικές παρατηρήσεις επί θεσμικά ρυθμιζόμενων ζητημάτων	199
6.2.1	Δρομολόγηση Επιβατηγών / Ακτοπλοϊκών Πλοίων	199
6.2.2	Ναύλοι – Απελευθέρωση - Διαμόρφωση Τιμής Εισιτηρίου.....	200
6.2.3	Ασφαλής Επάνδρωση Ακτοπλοϊκών Πλοίων (Safe Manning)	201
6.2.4	Ηλικία Πλοίων.....	202
6.2.5	Λοιπά Ζητήματα θεσμικού χαρακτήρα	203
	Βιβλιογραφία – Πηγές	205
	Ελληνική Βιβλιογραφία.....	205
	Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	206
	Νομοθεσία	208
	Στατιστικά Στοιχεία	209

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1-1 Συνολική Διαμόρφωση Ακτοπλοϊκής Κίνησης (αποβιβασθέντες επιβάτες, 1994 – 2008).....	16
Διάγραμμα 1-2 Ποσοστιαία κατανομή ετήσιας ακτοπλοϊκής κίνησης επιβατών ανά τρίμηνο.....	17
Διάγραμμα 1-3 Ακτοπλοϊκή Κίνηση στις Κύριες Γραμμές (αποβιβασθέντες επιβάτες 2000 – 2008)	20
Διάγραμμα 1-4 Διαμόρφωση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών ανά Γραμμή (αποβιβασθέντες επιβάτες 2000 – 2008).....	21
Διάγραμμα 1-5 Μερίδια Αγοράς Γραμμών στο Σύνολο της Επιβατικής Κίνησης (2008)	22
Διάγραμμα 1-6 Ακτοπλοϊκή Κίνηση Τροχοφόρων (αποβιβασθέντα 2000 – 2008)	23
Διάγραμμα 1-7 Ακτοπλοϊκή Κίνηση Τροχοφόρων ανά Γραμμή (αποβιβασθέντα 2000 – 2008)	25
Διάγραμμα 1-8 Μερίδιο Αγοράς Γραμμών στο Σύνολο της Κίνησης Τροχοφόρων (2008).....	26
Διάγραμμα 1-9 Δείκτες εποχικότητας κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών	28
Διάγραμμα 2-1 Σύγκριση ηλικιακής κατανομής συχνοτήτων ανά τύπο πλοίου (Ελληνική Σημαία).....	52
Διάγραμμα 2-2 Εξέλιξη ναυτεργατικού δυναμικού, 2004 – 2006	53
Διάγραμμα 2-3 Εξέλιξη ναυτεργατικού δυναμικού σε ελληνικά επιβατηγά πλοία, 2004 – 2006	53
Διάγραμμα 2-4 Ποσοστό Ελλήνων ναυτικών σε Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία	54
Διάγραμμα 2-5 Έλληνες ναυτικοί ανά σημαία	55
Διάγραμμα 2-6 Εξέλιξη ανεργίας ναυτεργατικού δυναμικού 2005 – 2010.....	55
Διάγραμμα 2-7 Μερίδια αγοράς επιχειρήσεων ακτοπλοΐας (κύκλος εργασιών).....	68
Διάγραμμα 2-8 Μερίδια αγοράς επιχειρήσεων ακτοπλοΐας (επιβατική κίνηση)	69
Διάγραμμα 3-1 Ποσοστό εφαρμογής στρατηγικών τιμολόγησης (επί δείγματος) 2010	87
Διάγραμμα 3-2 Εξέλιξη κόστους πωλήσεων (2007-2009).....	99
Διάγραμμα 3-3 Εξέλιξη κόστους μισθοδοσίας Πληρωμάτων (Βασικός Μισθός, 2001-2009)	100
Διάγραμμα 3-4 Ποσοστό κόστους μισθοδοσίας επί του συνολικού κόστους παραγωγής (2004-2009).....	101
Διάγραμμα 3-5 Εξέλιξη διεθνούς τιμής πετρελαίου ναυτιλίας (Marine Diesel Oil, 2000-2010).....	102

Διάγραμμα 3-6 Εξέλιξη τιμών FO 380, FO 180 & MGO στο λιμάνι του Πειραιά (Μέση τιμή, €/ MT).....	102
Διάγραμμα 3-7 Ποσοστό κόστους καυσίμων και λιπαντικών επί του συνολικού κόστους παραγωγής (2004-2009)	103
Διάγραμμα 3-8 Σύνθεση κόστους πωληθέντων (% , 2004-2009)	104
Διάγραμμα 3-9 Εξέλιξη του κόστους διοικητικής λειτουργίας και διάθεσης (2007-2009)	105
Διάγραμμα 3-10: Πορεία μεγεθών ενεργητικού – παθητικού του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009).....	108
Διάγραμμα 3-11: Ποσοστιαία σύνθεση στοιχείων Ενεργητικού και Παθητικού (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)	111
Διάγραμμα 3-12: Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009).....	112
Διάγραμμα 4-1 Ποσοστιαία μεταβολή πραγματικού ΑΕΠ από έτος σε έτος 1996-2010	142
Διάγραμμα 4-2 Ποσοστιαία ετήσια μεταβολή ονομαστικού ΑΕΠ, 1996-2010.....	144
Διάγραμμα 4-3 Δείκτες βιομηχανικής και μεταποιητικής παραγωγής (2000-2009).....	145
Διάγραμμα 4-4 Ποσοστιαία μεταβολή Πραγματικής Ιδιωτικής Κατανάλωσης 1996-2010	146
Διάγραμμα 4-5 Παραγωγικό Κενό 1992-2011.....	148
Διάγραμμα 4-6 Ανταγωνιστικότητα ως προς σχετικές τιμές καταναλωτή (έτος Βάσης:2005).....	150
Διάγραμμα 4-7 Ανταγωνιστικότητα ως προς το εργατικό κόστος (Έτος Βάσης 2005)	151
Διάγραμμα 4-8 Συνεισφορά Ισοζυγίου Εξωτερικού Τομέα στις μεταβολές πραγματικού ΑΕΠ	152
Διάγραμμα 4-9 Μεταβολή Γενικού Επιπέδου Τιμών Καταναλωτή 1996-2010	153
Διάγραμμα 4-10 Συνολικός Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου.....	154
Διάγραμμα 4-11 Βραχυχρόνιο Βασικό Επιτόκιο Δανεισμού (ετήσιο).....	155
Διάγραμμα 4-12 Μακροχρόνιο Βασικό Επιτόκιο Δανεισμού (ετήσιο)	156
Διάγραμμα 4-13 Ποσοστό Ανεργίας.....	158
Διάγραμμα 4-14 Έλλειμμα Γενικής Κυβέρνησης 1992-2009.....	159
Διάγραμμα 4-15 Ποσοστιαία Μεταβολή Πραγματικής Δημόσιας Κατανάλωσης 1996-2010	160
Διάγραμμα 4-16 Ισοζύγιο ζήτησης/προσφοράς πετρελαίου και τιμές ενέργειας/μη ενεργειακών εμπορευμάτων.....	160
Διάγραμμα 4-17 Ρυθμός Μεταβολής Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος στις νησιωτικές περιοχές (2001-2008).....	165

Διάγραμμα 4-18 Εξέλιξη % Ανεργίας στις νησιωτικές περιοχές & στην Ελλάδα (2001 – 2009)	166
Διάγραμμα 4-19 Ρυθμός μεταβολής οικοδομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και στις νησιωτικές περιοχές	166
Διάγραμμα 4-20 Πορεία εσόδων, αφίξεων τουριστών & πρόβλεψη (2002-2015) ..	168
Διάγραμμα 4-21 Εξέλιξη διανυκτερεύσεων αλλοδαπών – ημεδαπών τουριστών (2004-2009).....	170
Διάγραμμα 4-22 Σύγκριση μεταβολών αφίξεων τουριστών και διακινηθέντων επιβατών στην ακτοπλοΐα (2004 – 2008).....	171
Διάγραμμα 4-23 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (2000 – 2008).....	172
Διάγραμμα 4-24 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (2000 – 2008).....	173
Διάγραμμα 4-25 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Κρήτης (2000 – 2008).....	173
Διάγραμμα 4-26 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην περιοχή των Ιονίων Νήσων (2000 – 2008)	174

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1-1 Σημαντικότητα γραμμών ανά κατηγορία μεταφοράς (Επιβάτες, τροχοφόρα, 2008).....	27
Πίνακας 2-1 Κατάταξη ελληνικού καταγεγραμμένου ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ταχύτητας.....	49
Πίνακας 2-2 Κατάταξη ελληνικού καταγεγραμμένου ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ηλικίας.....	50
Πίνακας 2-3 Κατάταξη εν ενεργεία ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ταχύτητας.....	50
Πίνακας 2-4 Κατάταξη εν ενεργεία ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου βάσει ηλικίας ..	51
Πίνακας 3-1 Συνοπτική Παρουσίαση Τιμολογιακών Στρατηγικών (6 μεγαλύτερες εταιρείες κλάδου).....	86
Πίνακας 3-2 Εκπτώσεις & θέσεις στην περίπτωση επιβατηγών και εμπορευματικών ακτοπλοϊκών μεταφορών	95
Πίνακας 3-3: Βασικοί αριθμοδείκτες κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2009)	107
Πίνακας 3-4 Ισολογισμός κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)	109

Πίνακας 3-5: Αποτελέσματα χρήσης κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)	112
Πίνακας 4-1 Σύγκριση βασικών μεγεθών τουριστικού κλάδου μεταξύ των ετών 2000, 2004, 2008 & 2009.....	169
Πίνακας 5-1 Περιορισμοί πρόσβασης των κοινοτικών ναυτικών σε επίπεδο ευρωπαϊκών χωρών βάσει του εκάστοτε ισχύοντος θεσμικού πλαισίου	182

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 2-1 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου/ Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς	58
Εικόνα 2-2 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς - Κρήτης/ Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς	59
Εικόνα 2-3 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Κυκλάδων – Κρήτης / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς	61
Εικόνα 2-4 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμών Βόλου – Ευβοίας – Σποράδων, Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Καβάλας, Χίου – Μυτιλήνης, Ραφήνας – Εύβοιας / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς	63
Εικόνα 2-5 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πατρών – Ακαρνανίας – Ιονίων Νήσων / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς	65
Εικόνα 3-1 Διαμόρφωση τελικής τιμής ακτοπλοϊκού εισιτηρίου (επιβάτη).....	94

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν αποτελεί την Τελική Έκθεση του Ερευνητικού Προγράμματος με τίτλο: «Διερεύνηση των προβλημάτων και της οικονομικής βιωσιμότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας με σκοπό την επιβίωση και την ανάκαμψή της κάτω από τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις».

Αντικείμενο της πρώτης Ενδιάμεσης Έκθεσης αποτέλεσε καταρχήν η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε ότι αφορά τη ζήτηση (Κεφάλαιο 1) και την προσφορά της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας (Κεφάλαιο 2). Πέραν της αποτύπωσης της ανάλυσης της ζήτησης και προσφοράς της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας, αντικείμενο του Πρώτης Ενδιάμεσης Έκθεσης αποτέλεσε η χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου, προκειμένου να αποτυπωθεί η εξέλιξη των περιθωρίων κέρδους συναρτήσει της ζήτησης και της προσφοράς για ακτοπλοϊκές μεταφορές, αλλά και συναρτήσει των σύγχρονων διεθνών και εθνικών οικονομικών εξελίξεων (Κεφάλαιο 4), οι οποίες επηρεάζουν την εξέλιξη της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Αντικείμενο της Δεύτερης Φάσης αποτέλεσε η επισκόπηση του εθνικού θεσμικού πλαισίου και η σύγκριση αυτού με τα ισχύοντα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ε.Ε. (Κεφάλαιο 5), με γνώμονα τον προσδιορισμό των προβλημάτων και των σημείων τα οποία λειτουργούν κατασταλτικά στην προσπάθεια των επιχειρήσεων του κλάδου της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας να αντεπεξέλθουν στις σύγχρονες εξελίξεις. Στο τελευταίο Κεφάλαιο (Κεφάλαιο 6) παρουσιάζονται με μορφή Επιτελικής Σύνοψης οι προτάσεις Οικονομικού και Θεσμικού χαρακτήρα, που αφορούν στην Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία ώστε να δοθεί στον κλάδο αναπτυξιακός χαρακτήρας, προοπτική και δυνατότητα ανταπόκρισης στις σύγχρονες επιταγές που επιβάλλεται να ακολουθηθούν.

Η εξελικτική πορεία των μεγεθών (βάσει των διαθέσιμων στοιχείων από την Ελληνική Στατιστική Αρχή) καταδεικνύει τον διευρυνόμενο κατά τα τελευταία έτη αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και τα προβλήματα που παρουσιάζονται στον κλάδο της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας τόσο σε επίπεδο προσφοράς (υπερπροσφορά σε συγκεκριμένες γραμμές), όσο και ζήτησης (εποχικότητα, μείωση της ζήτησης).

Μελετώντας τα στοιχεία της ζήτησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, διαπιστώνεται καταρχήν ότι η σχετική ζήτηση παρουσιάζει σημαντική μεταβλητότητα, με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την ανοδική τάση κατά την δεκαετία του '90 και την κατ' εξακολούθηση πτωτική τάση κατά την τελευταία τριετία. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ακτοπλοϊκή κίνηση σχετίζονται τόσο με τις γενικότερες μακροοικονομικές εξελίξεις στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στην χώρα μας, όσο και με

την αδυναμία συγκράτησης του κόστους στις παρεχόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, παράγοντες που αποτρέπουν την διατήρηση της αναπτυξιακής τροχιάς στην ακτοπλοϊκή αγορά. Η έντονη και με μικρό εύρος εποχικότητα που παρατηρείται στο σύνολο των «κύριων» και «λοιπών» γραμμών που εξετάστηκαν, φαίνεται να δημιουργεί συνθήκες δυσχερούς ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας στην αγορά, αφού οι κάθε είδους επενδύσεις αδυνατούν να δρομολογηθούν στην βάση επίτευξης βιώσιμου οικονομικού αποτελέσματος. Η έντονη μεταβλητότητα τόσο ανά γραμμή, όσο και συνολικά στην ακτοπλοϊκή αγορά και ο μεγάλος βαθμός εξάρτησης από την τουριστική κίνηση της θερινής περιόδου, δημιουργούν συνθήκες ομαλής επιχειρηματικής λειτουργίας μόνο κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου. Η διατήρηση αφενός μεν ποσοτικά σημαντικών και σε πολλές περιπτώσεις αναβαθμισμένων ποιοτικά και τεχνολογικά μέσων μεταφοράς, παράλληλα με την ανενεργό χωρητικότητα της χειμερινής περιόδου έχουν ως αποτέλεσμα την οικονομική απαξίωση των επενδύσεων αυτών και την αδυναμία ομοιόμορφης κατανομής της εξυπηρέτησης σε όλο το νησιωτικό δίκτυο καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Οι παράγοντες αυτοί θεωρούνται απαραίτητα συστατικά της ανάπτυξης ενός ποιοτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, παράλληλα με την συχνότητα των δρομολογίων, την κανονικότητα εξυπηρέτησης και τη γενικότερα την ποιοτική μεταφορά επιβατών και αγαθών. Η διατήρησή τους όμως σε μακροχρόνιο ορίζοντα τίθεται σε δοκιμασία σε όλες εκείνες τις περιπτώσεις που η ζήτηση εμφανίζει έντονο χαρακτήρα εποχικότητας.

Όσον αφορά τα επίπεδα προσφοράς, επιχειρείται η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά καταρχήν μέσα από την παρουσίαση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του στόλου (τα στοιχεία έχουν αντληθεί από την βάση δεδομένων «Lloyd's Seasearcher» σε συνδυασμό με τις ισχύουσες Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης και τις αναθέσεις των Άγονων Γραμμών) και ακολούθως, μέσα από την αντιστοίχιση των επιχειρήσεων του κλάδου στις βασικές και λοιπές ακτοπλοϊκές γραμμές. Η εν λόγω ανάλυση προσδίδει σημαντική πληροφόρηση σχετικά με τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας τόσο αναφορικά με τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου, όσο και σε επίπεδο μικρότερων εταιρειών. Ειδικότερα, η Ομάδα Έρευνας επεξεργάστηκε στοιχεία των Δηλώσεων Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων που κατατέθηκαν στην Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (νυν ΥΘΥΝΑΛ) για την δρομολογιακή περίοδο 01.11.2010 – 31.10.2011 και δημιούργησε χάρτες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών βάσει των κυριότερων δρομολογίων. Κύριο χαρακτηριστικό σε κάθε δρομολογιακό χάρτη είναι η πολυπλοκότητα των δρομολογίων η οποία αν συνδυαστεί με τα εξίσου ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της έντονης εποχικότητας και της μικρής περιόδου υψηλής ζήτησης, συνθέτουν ένα

πολύπλοκο πρόβλημα που αδυνατεί να επιλύσει ταυτόχρονα το πρόβλημα της διατήρησης ικανοποιητικής συχνότητας και κανονικότητας δρομολογίων, την δημιουργία ικανοποιητικής κερδοφορίας για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, την διατήρηση σε λειτουργία της επιχείρησης και κατά συνέπεια της απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού καθ' όλο το έτος, καθώς επίσης και την έγκαιρη ανακοίνωση των δρομολογίων κάθε περιόδου (ιδίως της τουριστικής).

Για την πληρότητα της έρευνας, παρουσιάζεται επίσης η διαχρονική εξέλιξη του κλάδου μέσα από τη μελέτη των κυριότερων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Τα στοιχεία τα οποία μελετώνται αφορούν κυρίως στις μετοχικές διαφοροποιήσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια κάθε έτους, ώστε να καταλήξουμε στη σημερινή εικόνα του κλάδου.

Αναφορικά με την αποτύπωση της χρηματοοικονομικής εικόνας του κλάδου, σημαντική παράμετρος της ανάλυσης αποτέλεσε η ανάλυση του τιμολογίου των επιχειρήσεων της ακτοπλοΐας (ανάλυση εσόδων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, σύνθεση εισιτηρίου, κλπ) και η εξέλιξη του συνολικού κόστους, παράγοντες οι οποίοι αθροιστικά διαμορφώνουν τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας στον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Μέσα από τη διαχρονική εξέλιξη του κόστους των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αποτυπώνεται η διαρκής και ολοένα αυξανόμενη επιβάρυνση των επιχειρήσεων του κλάδου, η δυσχερής θέση των οποίων αποτυπώνεται εκτενώς στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα και στην ανάλυση των βασικών αριθμοδεικτών τόσο σε επίπεδο κλάδου (βάσει δείγματος εταιρειών που δημοσιεύουν ισολογισμό και αποτελέσματα χρήσεως), όσο και μεμονωμένων επιχειρήσεων.

Στη συνέχεια αναλύονται οι παράγοντες που επιδρούν και διαμορφώνουν την ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αναλύονται σημαντικοί μακροοικονομικοί δείκτες που αφορούν τις επιδόσεις της ελληνικής οικονομίας και των κυριότερων χωρών ανταγωνιστών ή πελατών, και τέλος αναλύεται ο τομέας των τουριστικών υπηρεσιών και η συμβολή του στην ανάπτυξη της νησιωτικής περιφέρειας και του κλάδου της ακτοπλοΐας. Από την ανάλυση των μακροοικονομικών μεγεθών κατέστη ευκρινές ότι το οικονομικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η ελληνική ακτοπλοΐα διέρχεται από ιδιαίτερα καθοδική φάση, ελλειμματική ζήτηση, μειωμένη κατανάλωση (δημόσια και ιδιωτική), δυσμενές χρηματοδοτικό περιβάλλον, πληθωριστικές πιέσεις, ανοδική τάση φορολογικών επιβαρύνσεων, αδυναμία επίτευξης οικονομικών κλίμακας, παράλληλα με την έντονη εποχικότητα και δυσμενές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας.

Ειδικά όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο και παρά την ψήφιση του Νόμου 2932/2001 για την εναρμόνιση του εθνικού θεσμικού πλαισίου προς το αντίστοιχο κοινοτικό (Κανονισμός 3577/92) και την έναρξη ισχύος της αρχής της απελευθέρωσης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές υφίστανται επιμέρους ρυθμίσεις, οι οποίες αντίκεινται στην αρχή της απελευθέρωσης όπως αυτή ορίζεται στο ισχύον ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και δυσχεράνουν την ανταγωνιστική θέση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Με βάση τα συμπεράσματα των προηγούμενων κεφαλαίων, η Ερευνητική Ομάδα προχώρησε στη σύνταξη προτάσεων, που αφορούν στην Ελληνική επιβατηγού ναυτιλία ώστε να δοθεί στον κλάδο αναπτυξιακός χαρακτήρας, προοπτική και δυνατότητα ανταπόκρισης στις σύγχρονες επιταγές που επιβάλλεται να ακολουθηθούν.

Μεθοδολογικά, η Μελέτη διαρθρώνεται σε έξι κεφάλαια με σκοπό την διαχρονική αποτύπωση των ποσοτικών και ποιοτικών μεγεθών της αγοράς, το διαχρονικά διαμορφούμενο επίπεδο ζήτησης, την ανάλυση του επιπέδου κόστους και απόδοσης του κλάδου των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ή μεμονωμένων επιχειρήσεων, την παρουσίαση των πρόσφατων διεθνών και εθνικών οικονομικών εξελίξεων, την επισκόπηση του υφιστάμενου εθνικού πλαισίου, τη σύγκριση αυτού με το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, καθώς και τη διεξαγωγή συμπερασμάτων με προτάσεις οικονομικού και θεσμικού χαρακτήρα με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις σύγχρονες εξελίξεις της ακτοπλοΐας, όσο και της οικονομίας στο σύνολό της. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην έρευνα προέρχονται από διασταυρωμένες επίσημες στατιστικές πηγές και ποσοτική αλλά και ποιοτική έρευνα των συντελεστών της έρευνας, βάσει των μέχρι σήμερα συλλεχθέντων δεδομένων.

Η ερευνητική ομάδα θεωρεί ότι τόσο η ανάλυση, όσο και τα ποσοτικά και ποιοτικά συμπεράσματα της έρευνας, μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό σημείο αναφοράς για την εφαρμογή κατάλληλης πολιτικής τόσο από την πλευρά των επιχειρήσεων, όσο και του κράτους προς την κατεύθυνση της οριοθέτησης των αναγκαίων αλλαγών, την διαρκή ανάπτυξη του κλάδου και την μεγιστοποίηση του ιδιωτικού και κοινωνικού οφέλους.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε κατά το χρονικό διάστημα Ιουνίου – Σεπτεμβρίου 2010, ανατέθηκε από την Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και εκπονήθηκε από τους:

- Ευάγγελο Σαμπράκο, Καθηγητή Οικονομικής των Μεταφορών στο Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Επιστημονικό Υπεύθυνο.

- Νίκη Γκατζόλη, Επιστημονική Συνεργάτιδα Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά, Ερευνήτρια.
- Εμμανουήλ Νικολαΐδη, Διδάκτορα του Πανεπιστημίου Πειραιά, Ερευνητή,
- Μαρίνα Μανιάτη, Υποψήφια Διδάκτορα του Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Ερευνήτρια.
- Βάλλια Χριστοφή, Οικονομολόγος, πτυχιούχο του Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Βοηθό Έρευνας.
- Αντώνιο Σαμπράκο, πτυχιούχο του Τμήματος Στατιστικής Αναλογιστικής και Χρηματοοικονομικών Μαθηματικών Πανεπιστημίου Αιγαίου, Βοηθό Έρευνας.
- Διονυσία Λαβράνου MSc Οικονομολόγο, πτυχιούχο του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, Βοηθό Έρευνας.

Πειραιάς, 30 Σεπτεμβρίου 2010

Ο Επιστημονικός Υπεύθυνος

Ευάγγελος Σαμπράκος

Καθηγητής Οικονομικής των Μεταφορών

1 Η ΖΗΤΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1.1 Προοίμιο

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρουσιάζει έντονη εποχικότητα με το πρώτο και τέταρτο τρίμηνο κάθε έτους να εμφανίζει τις χαμηλότερες τιμές της, ενώ κατά το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο να εμφανίζει σημαντική άνοδο. Για λόγους πληρότητας, η Ομάδα Έρευνας προσέγγισε την Ακτοπλοϊκή ζήτηση, διαχωρίζοντας δύο μεγάλες κατηγορίες γραμμών, σύμφωνα με τον διαχωρισμό της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Η πρώτη κατηγορία αφορά τις «Κύριες Ακτοπλοϊκές Γραμμές», οι οποίες εκκινούν από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας (λιμάνια της Αττικής, Βόλος, Πάτρα) και εμφανίζουν την μεγαλύτερη κίνηση τόσο εποχικά, όσο και συνολικά, ενώ η δεύτερη κατηγορία «Λοιπές Γραμμές» αφορά κυρίως γραμμές που δεν εκκινούν από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και εξυπηρετούν τα νησιά του Αιγαίου και Ιονίου. Τα δρομολόγια των Λοιπών Γραμμών εκκινούν κατά κανόνα από μεγαλύτερα νησιά (τοπικοί πόλοι ανάπτυξης ακτοπλοϊκής ζήτησης) και εκτελούν κυκλικά δρομολόγια συνδέοντας ευρύ ή στενότερο πλέγμα νησιών ανάλογα με την περιοχή. Η κατηγορία των «άγονων γραμμών» λόγω διαφοροποίησης των δρομολογίων από έτος σε έτος, δεν παρακολουθείται ξεχωριστά, αλλά οι εξυπηρετούμενες γραμμές αποτελούν τμήμα των κύριων ή λοιπών γραμμών, σύμφωνα με την μεθοδολογική καταγραφή της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.

1.2 Συνολική Ακτοπλοϊκή Ζήτηση

Η συνολική ακτοπλοϊκή ζήτηση μελετάται από το 1994 μέχρι το 2008, διάστημα κατά το οποίο διατίθενται επίσημα στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.. Η καταγεγραμμένη ζήτηση αφορά «αποβιβασθέντες επιβάτες» από ακτοπλοϊκά πλοία μεγαλύτερα των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) και διακρίνεται σε διακίνηση επιβατών και διακίνηση τροχοφόρων, έτσι ώστε να διαπιστωθούν οι καταγεγραμμένες ανάγκες, τόσο σε φορτία, όσο και σε επιβάτες.

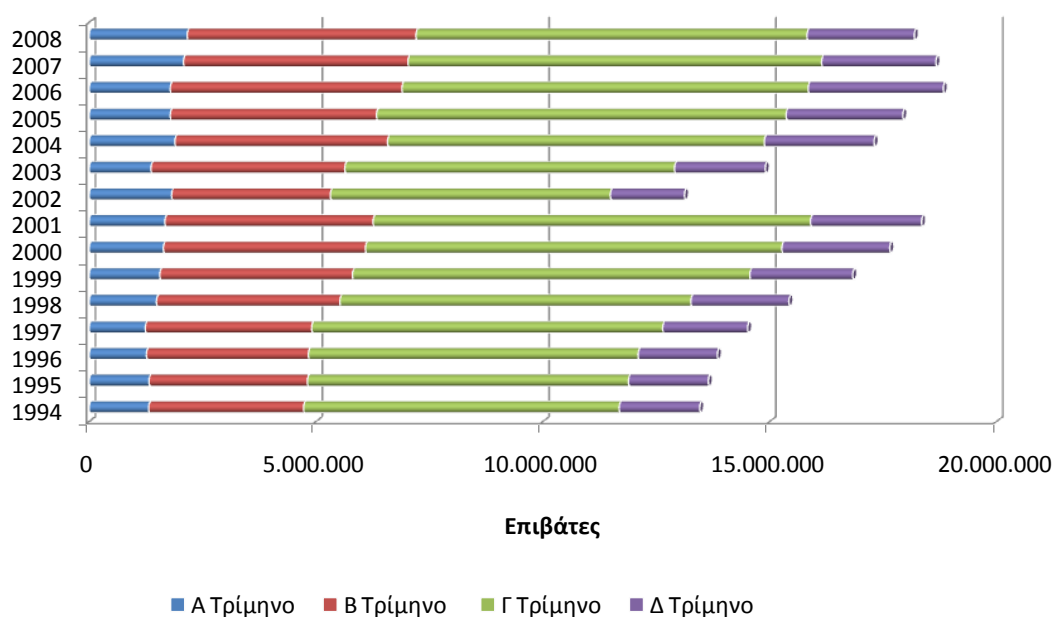
Σύμφωνα με την προσέγγιση της Ομάδας Έρευνας, η ακτοπλοϊκή ζήτηση στο σύνολό της εμφανίζει πρόδηλη εποχική συμπεριφορά, με την θερινή περίοδο (δεύτερο και τρίτο τρίμηνο) να εμφανίζει ιδιαίτερη αύξηση της ζήτησης, η οποία κυμαίνεται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα κατά το πρώτο και τέταρτο τρίμηνο κάθε εξεταζόμενου έτους.

Η έντονη εποχικότητα που παρατηρείται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι σαφώς απόρροια κυρίως της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας σε ηπειρωτική και νησιωτική με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τον μεγάλο αριθμό μικρών και μεγάλων νησιών, γεγονός που αναδεικνύει τους νησιωτικούς προορισμούς σε κύριες

επιλογές κατά τους θερινούς μήνες (Ιούνιος – Αύγουστος), τόσο των ημεδαπών, όσο και των αλλοδαπών τουριστών και επισκεπτών.

Όπως φαίνεται στο συγκεντρωτικό διάγραμμα που ακολουθεί, προκύπτει (εκτός της εποχικότητας) το συμπέρασμα της ανοδικής εξέλιξης της αγοράς κατά τα έτη 1994 – 2001, ενώ το 2002 σημειώθηκε σημαντική υστέρηση της ακτοπλοϊκής κίνησης. Η αυξητική τάση επανήλθε κατά το χρονικό διάστημα 2002 – 2006, ενώ από το 2007 και εντεύθεν, η αγορά παρουσιάζει βαθμιαία υποχώρηση. Παρά το γεγονός ότι δεν διατίθενται ακόμη επίσημα στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. κατά τα έτη 2009 και 2010, είναι προφανές ότι η ακτοπλοϊκή ζήτηση θα εμφανίσει περαιτέρω μείωση¹, αφού τόσο η διαμόρφωση χαμηλότερης διεθνούς τουριστικής ζήτησης, όσο και η βαθμιαία πτώση της αγοραστικής δύναμης σε εθνικό επίπεδο², αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά τα συνολικά μεγέθη και στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Διάγραμμα 1-1 Συνολική Διαμόρφωση Ακτοπλοϊκής Κίνησης (αποβιβασθέντες επιβάτες, 1994 – 2008)



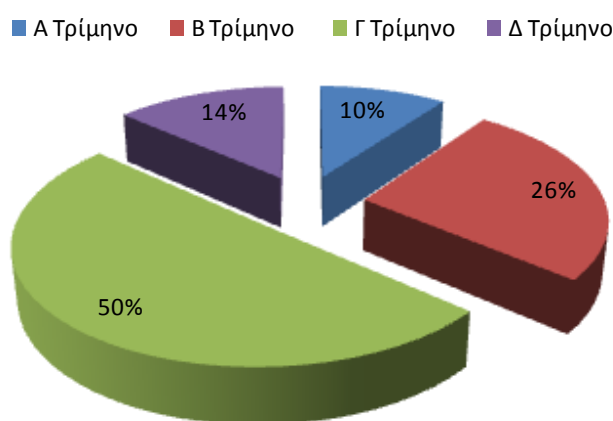
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

¹ Σύμφωνα με το Δελτίο Τύπου του Γ' Τριμήνου 2009 της ΕΛ.ΣΤΑΤ, η διακίνηση επιβατών στους ελληνικούς λιμένες το Γ' τρίμηνο 2009 σε σύγκριση με την αντίστοιχη διακίνηση του Γ' τριμήνου 2008 παρουσίασε μείωση κατά 0,5%, έναντι μείωσης 4,6% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2008 προς το 2007. Πρόσθετα, η διακίνηση εμπορευμάτων στους ελληνικούς λιμένες το Γ' τρίμηνο 2009 σε σύγκριση με την αντίστοιχη διακίνηση του Γ' τριμήνου 2008 παρουσίασε μείωση κατά 10,1 %, έναντι μείωσης 6,1 % που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2008 προς το 2007.

² Βλ. αναλυτικά Κεφάλαιο 4.

Η αναλογία κάθε τριμήνου στην διαμόρφωση της συνολικής ζήτησης δείχνει ότι το τρίτο τρίμηνο το οποίο αποτελεί το τρίμηνο των διακοπών τόσο για της αλλοδαπούς, όσο και της ημεδαπούς παραθεριστές ευθύνεται για το 50% της ετήσιας ακτοπλοϊκής ζήτησης, ενώ αθροιστικά μαζί με το δεύτερο τρίμηνο (εμπεριέχει κατά κανόνα την έξοδο λόγω της εορταστικής περιόδου του Πάσχα), συγκεντρώνουν το 76% της συνολικής ζήτησης. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ιδιαιτερότητες σε σχέση με την εξυπηρέτηση της ζήτησης, αφού η χωρητικότητα που καλύπτει την θερινή ζήτηση παραμένει ανενεργή κατά την χειμερινή περίοδο

Διάγραμμα 1-2 Ποσοστιαία κατανομή ετήσιας ακτοπλοϊκής κίνησης επιβατών ανά τρίμηνο



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Τα ανωτέρω ποσοστά κατανομής της ετήσιας ακτοπλοϊκής κίνησης αποτελούν το μέσο όρο διακίνησης επιβατών της περιόδου 1994 – 2008. Σε όλη την δεκαπενταετή περίοδο ανάλυσης, τα προαναφερόμενα ποσοστά δεν διαφοροποιούνται από έτος σε έτος περισσότερο από 5% για όλα τα τρίμηνα.

Στην συνέχεια, αναλύεται η ακτοπλοϊκή ζήτηση ανά κατηγορία, διακρινόμενη σε «Κύριες Γραμμές» και «Λοιπές Γραμμές». Σε κάθε κατηγορία, αναλύεται η διαχρονική τάση (επιβάτες, τροχοφόρα), καθώς και η εποχικότητα (επιβάτες).

1.3 Ακτοπλοϊκή Ζήτηση στις Κύριες Γραμμές

Ο όρος «Κύριες Ακτοπλοϊκές Γραμμές» αποδίδει τις γραμμές που έχουν σαν αφετηρία ή τερματισμό τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας (Πειραιάς, Ραφήνα, Λαύριο, Πάτρα, Βόλος), από τα οποία εκκινεί σημαντικός αριθμός επιβατών και τροχοφόρων και κατά συνέπεια επιφορτίζεται με το μεγαλύτερο

μερίδιο ακτοπλοϊκής ζήτησης σε ετήσια βάση. Με βάση αυτή την παραδοχή, οι γραμμές που αναλύονται στην κατηγορία αυτή είναι οι ακόλουθες³:

- Αργοσαρωνικού⁴,
- Πειραιώς-Πελοποννήσου⁵,
- Πειραιώς-Κρήτης⁶,
- Πειραιώς-Κυκλάδων - Δωδεκανήσου - Κρήτης⁷,
- Πειραιώς-Δωδεκανήσου⁸,
- Πειραιώς- Δυτ. Κυκλάδων⁹,
- Πειραιώς-Ανατ. Κυκλάδων¹⁰,
- Πειραιώς - Μυκόνου - Σάμου¹¹,
- Πειραιώς - Χίου – Μυτιλήνης¹²,

³ Τα στοιχεία της ζήτησης στις υπό ανάλυση γραμμές αναφέρονται στους επιβάτες που διακινήθηκαν με επιβατηγά και επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία. Κατ' εξαίρεση, στη γραμμή Αργοσαρωνικού περιλαμβάνονται και οι επιβάτες που διακινήθηκαν με πορθμεία.

⁴ Περιλαμβάνει τα ακόλουθα λιμάνια: Πειραιεύς, Αίγινα (όρμοι Σουβάλας και Αγίας Μαρίνας), Μέθανα, Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Λεωνίδιο, Πορτοχέλι, Μονεμβασιά, Ναύπλιο, Νεάπολη, Λοιποί λιμένες (Αγίας Πελαγίας, Αγκιστριού, Παραλίου Άστρους, Γέρακα, Ισθμίας, Καψαλίου, Κυπαρισσίου, Επιδαύρου, Τολού και Τυρού). Σημειώνεται ότι οι λιμένες Λεωνίδιο – Ναύπλιο – Μονεμβασιά – Νεάπολη παρουσιάζουν μηδενική κίνηση.

⁵ Αφορά στην ακτοπλοϊκή μεταφορά μεταξύ των ακόλουθων λιμένων: Κυπαρίσσι, Γέρακας, Μονεμβασιά, Νεάπολη, Ελαφόνησος, Αγία Πελαγία, Καψάλιο, Γύθειο, Κίσαμος (Καστέλλι Κρήτης), Λοιποί λιμένες (Αντικυθήρων και Καλαμάτας). Οι λιμένες Κυπαρίσσι, Γέρακας, Μονεμβασιά, Ελαφόνησος, Καψάλιο παρουσιάζουν μηδενική κίνηση.

⁶ Περιλαμβάνει τα ακόλουθα λιμάνια: Πειραιεύς, Σούδα, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Σητεία, Λοιποί λιμένες (Αγίου Νικολάου, Καρπάθου, Κάσου, Μήλου και Ρεθύμνου).

⁷ Περιλαμβάνει τα λιμάνια: Πειραιεύς, Σύρος, Πάρος, Νάξος, Αμοργός, Μήλος, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κως, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη, Ρόδος, Κάρπαθος, Κάσος, Θήρα, Σητεία, Άγιος Νικόλαος, Χάλκη, Λοιποί λιμένες (Κύθνου, Ηρακλείου, Ίου, Κιμώλου, Μεγίστης, Μήλου, Σερίφου, Σίφνου, Τήλου και Χάλκης). Τα νησιά Αμοργός, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κως, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη παρουσιάζουν μηδενική κίνηση στη συγκεκριμένη γραμμή κατά τα τελευταία έτη, δεδομένου ότι η κίνησή τους παρακολουθείται από άλλες γραμμές όπως αυτές έχουν οριστεί από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.

⁸ Πειραιεύς, Αμοργός, Αστυπάλαια, Πάτμος, Λέρος, Κάλυμνος, Κως, Νίσυρος, Τήλος, Σύμη, Ρόδος, Κάρπαθος, Μεγίστη, Ηράκλειο, Σύρος, Μύκονος, Πάρος, Νάξος, Άγιος Νικόλαος, Λοιποί λιμένες (Αιγιάλης, Διαφανίου, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Θήρας, Κάσου, Λειψών, Τήνου και Χάλκης). Μηδενική κίνηση στη συγκεκριμένη γραμμή παρουσιάζουν οι λιμένες του Ηρακλείου και του Αγίου Νικολάου.

⁹ Πειραιεύς, Κέα (με μηδενική κίνηση – παρακολουθείται τα τελευταία έτη από άλλη γραμμή), Κύθνος, Σέριφος, Σίφνος, Κίμωλος, Μήλος, Φολέγανδρος, Σύρος, Τήνος, Ίος, Θήρα, Λοιποί λιμένες (Σικίνου)

¹⁰ Πειραιεύς, Τήνος, Σύρος, Μύκονος, Πάρος, Νάξος, Ίος, Σίκινος, Φολέγανδρος, Οία (μηδενική κίνηση), Θήρα, Ανάφη, Αμοργός, Ηράκλειο (μηδενική κίνηση), Λοιποί λιμένες (Αιγιάλης, Αστυπάλαιας, Δονούσας, Ηράκλειας, Κουφονησίων, Σικίνου και Σχοινούσας).

¹¹ Αναφέρεται στα ακόλουθα λιμάνια: Πειραιεύς, Σύρος, Τήνος, Μύκονος, Εύδηλος, Άγιος Κήρυκος, Καρλόβασι, Φούρνοι, Βαθό Σάμου, Πάρος, Νάξος, Ίος (μηδενική κίνηση τα δύο τελευταία έτη – παρακολουθείται από άλλη γραμμή, Λοιποί λιμένες (Αιγιάλης, Αμοργού, Δονούσας και Ηράκλειας).

¹² Πειραιεύς, Τήνος, Χίος, Μυτιλήνη, Θεσσαλονίκη, Μύρινα, Καβάλα, Λοιποί λιμένες (Καλύμνου, Κουφονησίων, Κω, Λειψών, Νάξου, Σικίνου, Σύμης, Σχοινούσας και Φολεγάνδρου).

- Πατρών - Ακαρνανίας - Ιονίων Νήσων¹³,
- Ραφήνας - Ευβοίας - Άνδρου – Τήνου - Σύρου¹⁴,
- Βόλου - Ευβοίας - Βόρειων Σποράδων¹⁵,
- Λαυρίου - Κέας - Κύθνου¹⁶.

Τα ποσοτικά στοιχεία αντλήθηκαν από τα ετήσια στατιστικά δελτία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και σύμφωνα με αυτά, δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από πορθμεία, τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς¹⁷.

1.3.1 Διαχρονική εξέλιξη της ακτοπλοϊκής ζήτησης επιβατών στις κύριες γραμμές

Η διαχρονική ζήτηση επιβατικής ακτοπλοϊκής ζήτησης εξετάζεται για την περίοδο που καλύπτει τα έτη 2000 – 2008. Η πτωτική πορεία μέχρι το έτος 2002 ανακόπτεται το 2003 (όταν οι προσδοκίες των εμπλεκόμενων φορέων μετά την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου για την απελευθέρωση της αγοράς σε συνδυασμό με τους Ολυμπιακούς Αγώνες και τη μεταολυμπιακή περίοδο ήταν ιδιαίτερα θετικές) και επανέρχεται από το έτος 2007 μέχρι σήμερα. Σύμφωνα με τα τριμηνιαία δελτία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2009, η πτωτική πορεία συνεχίζεται με ρυθμό που προσεγγίζει το 11%, ενώ αντίστοιχη αναμένεται η πτώση για το 2010 σύμφωνα όμως με εκτιμήσεις και όχι επίσημα στατιστικά στοιχεία, δημιουργώντας την ανάγκη για λήψη μέτρων για την υποστήριξη του κλάδου με γνώμονα τα χαρακτηριστικά του κοινωνικού και επιχειρηματικού περιβάλλοντος λειτουργίας του.

Στο επόμενο διάγραμμα φαίνεται τόσο η συμβολή κάθε γραμμής στην συνολική διαμόρφωση της ζήτησης επιβατών, όσο και η διαχρονική εξέλιξη της ζήτησης.

¹³ Πάτρα, Σάμη, Ιθάκη, Παζοί, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Νυδρί, Αστακός.

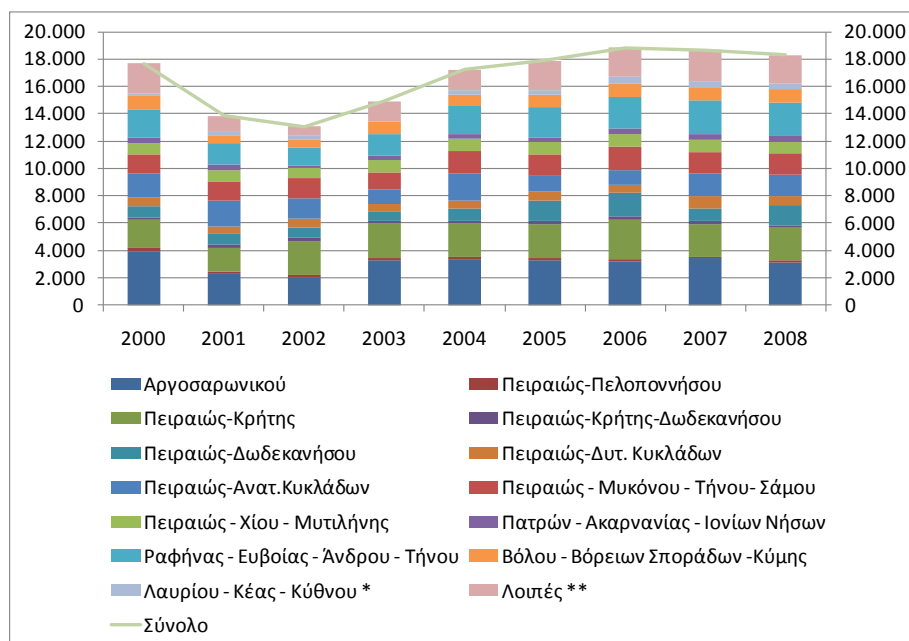
¹⁴ Ραφήνα, Νέα Στύρα, Μαρμάρι, Κάρυστος, Γαύριο, Τήνος, Σύρος, Αμοργός, Θήρα, Νάξος, Μύκονος, Πάρος, Λοιποί λιμένες (Αγίου Ευστρατίου, Βόλου, Π. Ψαρών, Σάμου και Σύρου). Με μηδενική κίνηση κατά τα δύο τελευταία έτη παρουσιάζονται οι λιμένες της Αμοργού, της Θήρας και οι λοιποί.

¹⁵ Άγιος Κωνσταντίνος, Βόλος, Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος, Γλώσσα, Σκύρος, Κύμη, Τρικέρι (με μηδενική κίνηση κατά τα δύο τελευταία έτη), Θεσσαλονίκη, Λοιποί λιμένες (Αλεξανδρουπόλεως, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Ίου, Κιμώλου, Κύθνου, Μεγίστης, Μήλου, Νισύρου, Σερίφου, Σίφνου, Τήλου και Χάλκης).

¹⁶ Λαύριο, Κέα, Κύθνος, Σύρος, Σέριφος (με μηδενική κίνηση τα δύο τελευταία έτη), Θήρα, Λοιποί (Αγίου Ιωάννη, Αιδηψού, Θεσσαλονίκης, Λίμνης, Μαρμαρά, Νέων Μουδανιών, Πευκοχωριού, Πευκίου, Πλατανιάς, Πόρτο Καρρά, Στυλίδας, Χαλκίδας, Χορευτού και Ωραιών).

¹⁷ Κατ' εξαίρεση, περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από τα πορθμεία της γραμμής Αργοσαρωνικού. Επίσης, περιλαμβάνονται οι αποβιβασθέντες επιβάτες της γραμμής Πειραιώς - Σαλαμίνας, ενώ δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες της γραμμής Περάματος - Σαλαμίνας. Σε ότι αφορά τον Αργοσαρωνικό, περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν στους όρμους Παλουκίων, Σελινίων, Κακής Βίγλας και Περιστερίων της γραμμής Πειραιώς – Σαλαμίνας, περιλαμβανομένων των όρμων Σουβάλας και Αγίας Μαρίας.

Διάγραμμα 1-3 Ακτοπλοϊκή Κίνηση στις Κύριες Γραμμές (αποβιβασθέντες επιβάτες 2000 – 2008)



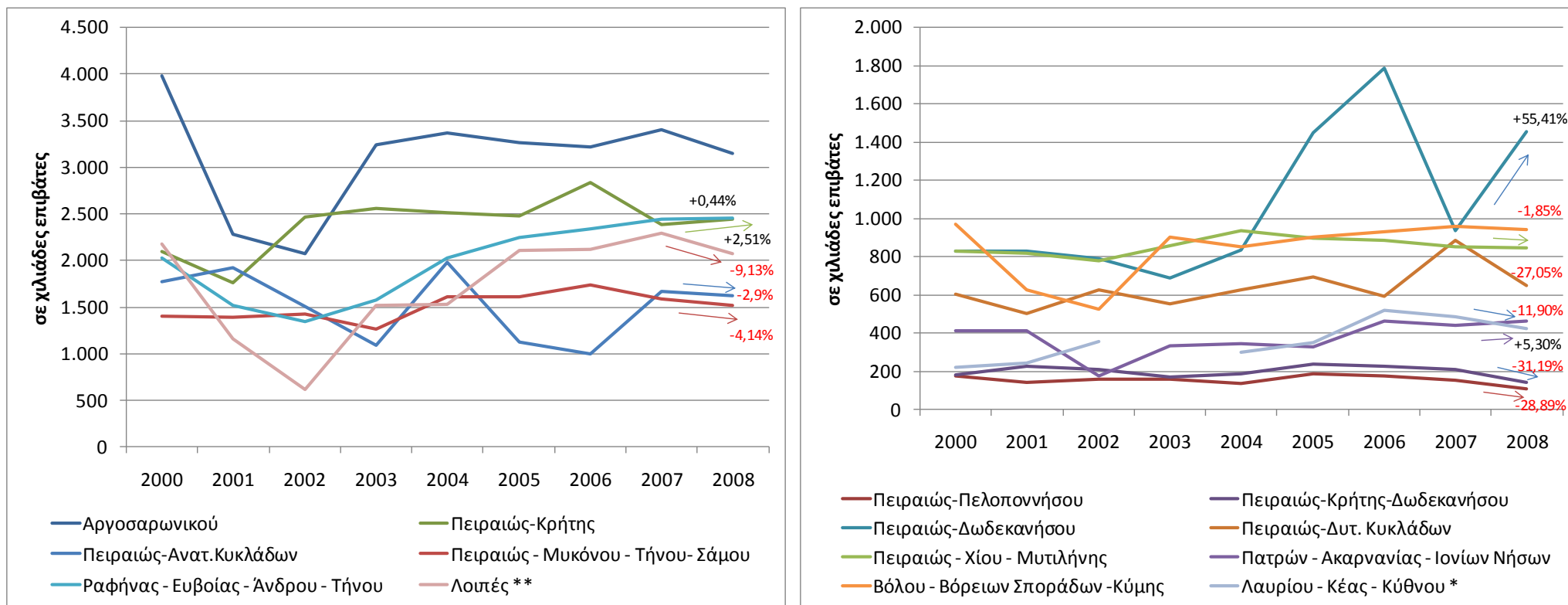
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Οι μακροοικονομικοί κυρίως παράγοντες που επηρεάζουν την συνολική ζήτηση αναλύονται σε ξεχωριστό κεφάλαιο (Κεφάλαιο 4) και σχετίζονται τόσο με το εισόδημα, όσο και με την τουριστική κίνηση κυρίως των αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται την χώρα κατά τους θερινούς μήνες.

Στο επόμενο Διάγραμμα 1-4 απεικονίζεται η ζήτηση ανά γραμμή και μπορεί να διαπιστωθεί η βαθμιαία πτώση της ζήτησης από το 2007 και εντεύθεν. Σημειώνεται ότι η Ελληνική Στατιστική Αρχή, σε τριμηνιαία δελτία της για το έτος 2009 επισημαίνει περαιτέρω πτώση μεταξύ 2008 – 2009 της τάξης του 10-11%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται ακολούθως, με εξαίρεση την γραμμή Πειραιά – Δωδεκανήσου και Πάτρας – Ακαρνανίας – Ιονίων Νήσων για το έτος 2008, όλες οι γραμμές εμφανίζουν σταδιακή πτώση η οποία σχετίζεται με την μείωση των τουριστικών αφίξεων και την αντίστοιχη μείωση διακίνησης επιβατών ακόμα και σε δημοφιλείς προορισμούς όπως οι γραμμές Πειραιά – Αν. Κυκλάδων και Δυτ. Κυκλάδων. Στις περιπτώσεις Πειραιά – Κρήτης – Δωδεκανήσου, Πειραιάς – Δυτ. Κυκλάδες και Πειραιά – Πελοποννήσου, η μείωση είναι της τάξης του 30% περίπου μεταξύ των ετών 2008 - 2007.

Διάγραμμα 1-4 Διαμόρφωση Ακτοπλοϊκής Κίνησης Επιβατών ανά Γραμμή (αποβιβασθέντες επιβάτες 2000 – 2008)

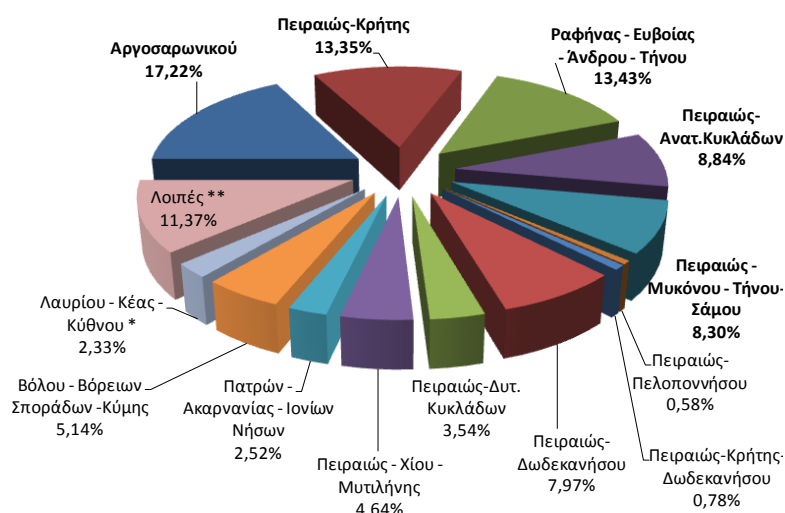


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

Η ακόλουθη στατιστική απεικόνιση των μεριδίων αγοράς ακτοπλοϊκής ζήτησης επιβατών (αποτυπωμένη για το έτος 2008, αλλά χωρίς ιδιαίτερη μεταβολή για τα προηγούμενα έτη), δείχνει τις ακτοπλοϊκές γραμμές που συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη ζήτηση και αποτελούν το «μήλον της έριδος» για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά. Από τις δεκατέσσερις γραμμές που βρίσκονται σε λειτουργία, οι γραμμές του Αργοσαρωνικού, της Κρήτης και των Κυκλάδων (Ανατολικών Κυκλάδων και Μυκόνου- Σάμου) συγκεντρώνουν την σημαντικότερη ζήτηση, εντείνοντας την «συνολική διαχείριση» του ακτοπλοϊκού προβλήματος, το οποίο εμφανίζει επιπλέον το πρόβλημα της έντονης εποχικότητας και μείωσης ζήτησης.

Διάγραμμα 1-5 Μεριδία Αγοράς Γραμμών στο Σύνολο της Επιβατικής Κίνησης (2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Παράλληλα, σε όλες τις γραμμές που συνδέουν την ηπειρωτική με την νησιωτική χώρα, παρατηρείται μικρή μεν αλλά σταθερή ζήτηση κατά τους μη τουριστικούς μήνες, αφού ο νησιωτικός πληθυσμός (ιδιαίτερα των μικρών νησιών) δεν διαθέτει πρακτικά άλλο μέσο τόσο για την μεταφορά επιβατών, όσο - κυρίως - εμπορευμάτων, το οποίο να συνδυάζει συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων παράλληλα με χαμηλό μεταφορικό κόστος.

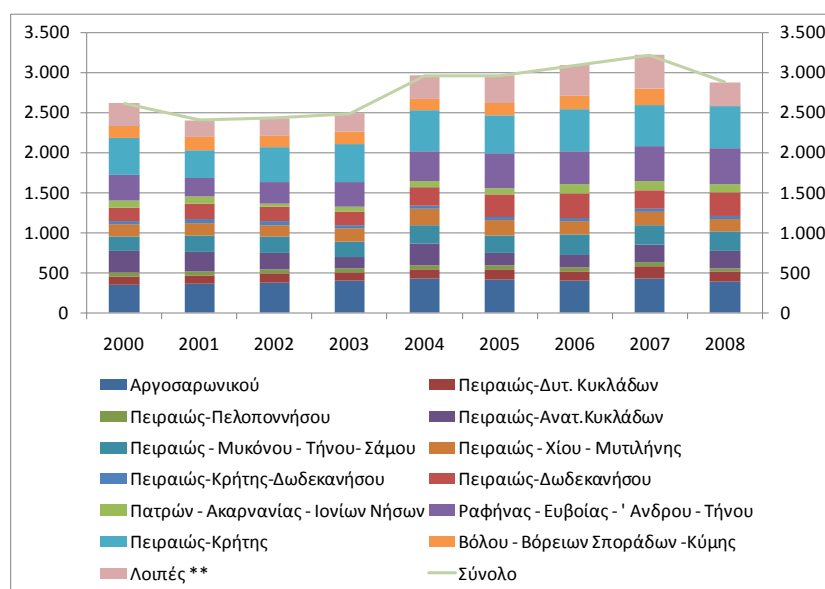
Το γεγονός αυτό τεκμηριώνει την αναγκαιότητα ύπαρξης θαλάσσιων μέσων συγκοινωνίας σε όλη την διάρκεια του έτους, αν και με διαφορετική ένταση κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες.

1.3.2 Διαχρονική εξέλιξη της ακτοπλοϊκής ζήτησης τροχοφόρων στις κύριες γραμμές

Ανάλογη στατιστική συμπεριφορά εμφανίζει η ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές τροχοφόρων οχημάτων¹⁸ τα οποία αποτελούν το σημαντικότερο μέσο ανεφοδιασμού των νησιών. Κάποιες μεταφορές λοιπών εμπορευμάτων – κυρίως χύδην ξηρών – διενεργούνται μέσω φορτηγών ακτοπλοϊκών πλοίων, ενώ ο ανεφοδιασμός των νησιών σε καύσιμα γίνεται από αντίστοιχα πλοία μικρής μεταφορικής ικανότητας.

Στην κατηγορία «Κύριες Γραμμές» η ζήτηση παρουσιάζει σχετική σταθερότητα γεγονός που καταδεικνύει την σημαντικότητα των μέσων και τον ρόλο τους στον ανεφοδιασμό των νησιών. Η πτώση στη ζήτηση για ακτοπλοϊκή μεταφορά τροχοφόρων από το έτος 2007 στο έτος 2008 αντικατοπτρίζει την γενικότερη πτώση ζήτησης λόγω οικονομικής δυσπραγίας, μείωσης του μετακινούμενου πληθυσμού κατά τους θερινούς μήνες, καθώς και μείωση του γενικότερου επιπέδου οικονομικής δραστηριότητας, η οποία συμπαρασύρει το εμπόριο πρώτων υλών και τελικών προϊόντων που μεταφέρονται μέσω των εμπορευματικών τροχοφόρων.

Διάγραμμα 1-6 Ακτοπλοϊκή Κίνηση Τροχοφόρων (αποβιβασθέντα 2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

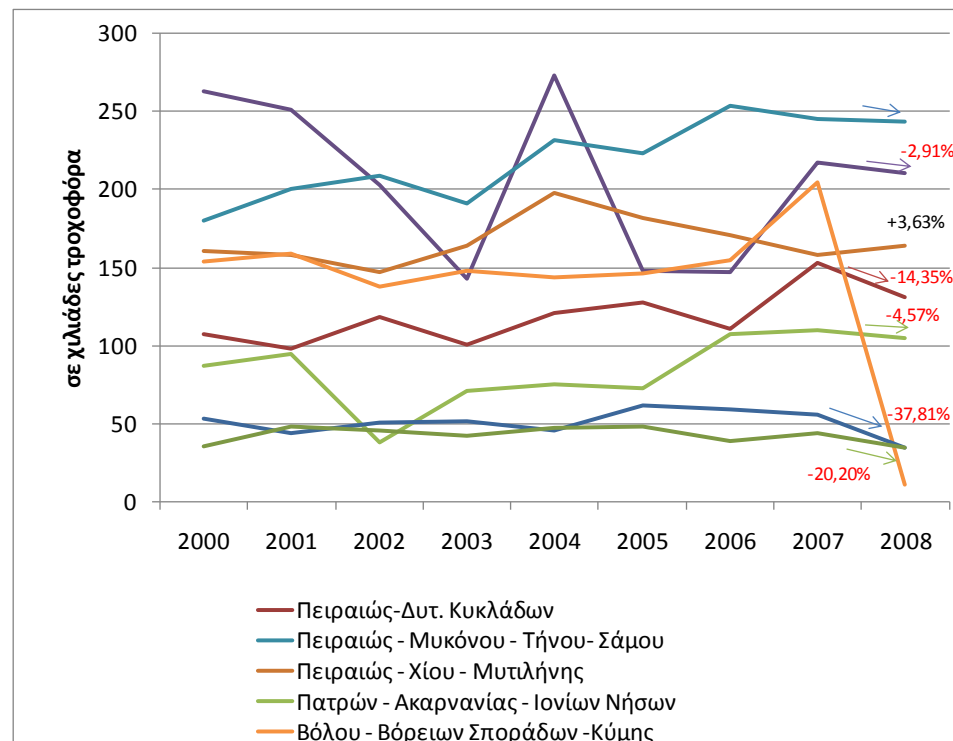
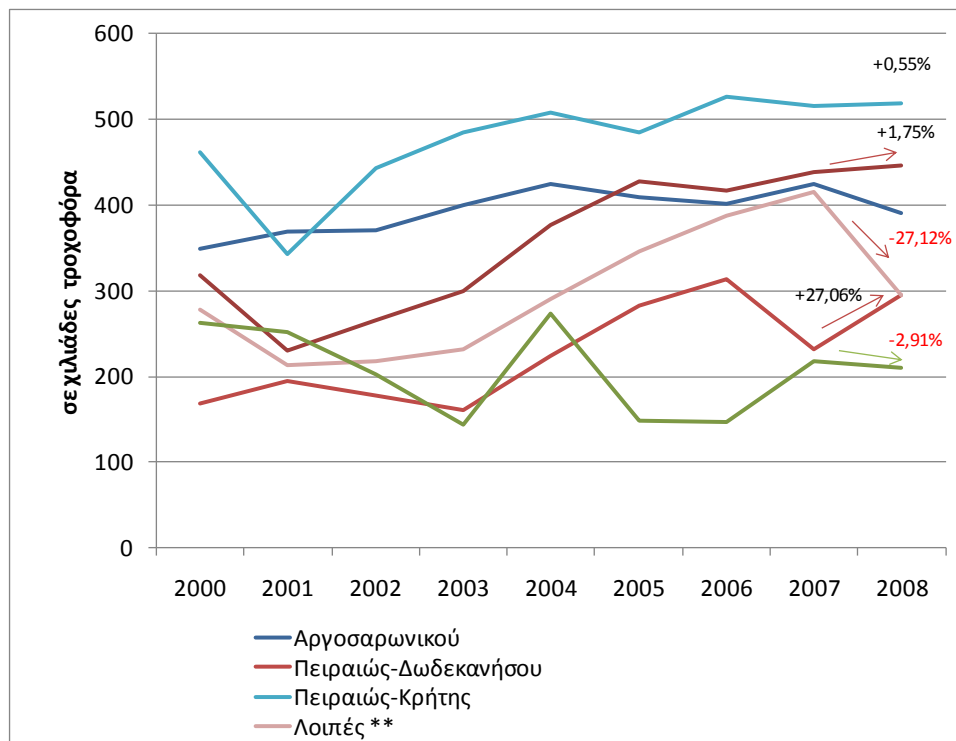
Από την ανάλυση των επιμέρους δρομολογίων που απαρτίζουν το δίκτυο των κύριων γραμμών, καθίσταται σαφές ότι η ζήτηση για εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω των ακτοπλοϊκών συνδέσεων είναι λιγότερο ελαστική σε σχέση

¹⁸ Σε ότι αφορά την διακίνηση τροχοφόρων επισημαίνεται ότι στην κατηγορία περιλαμβάνονται τόσο τα επιβατηγά, όσο και τα εμπορευματικά τροχοφόρα.

με την αντίστοιχη για επιβάτες, οι οποίοι διαμορφώνουν με πιο άμεσο τρόπο την ετήσια μεταβολή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Η ανάγκη εξυπηρέτησης των νησιωτικών πληθυσμών καθίσταται επιτακτική και διατηρεί σε σημαντικό βαθμό την ακτοπλοϊκή αγορά κατά τους τουριστικά λιγότερο ενεργούς χειμερινούς μήνες.

Η μείωση που εμφανίζεται σε ορισμένα δρομολόγια δεν αντικατοπτρίζει τη μείωση ζήτησης μεταφοράς, αλλά τη διακοπή δρομολογίων ή την αλλαγή της αφετηρίας (σε περιπτώσεις που η ζήτηση υποχωρεί σε σημαντικό βαθμό (περίπτωση γραμμής Πειραιά – Δυτ. Κυκλάδων). Ιδιαίτερα σε ακτοπλοϊκά δρομολόγια στα οποία συμμετέχει μικρός ή μεγαλύτερος αριθμός μεγάλων νησιών με έντονο το στοιχείο της διακράτησης γηγενούς πληθυσμού, παράλληλα με λιγότερη εξάρτηση από το διεθνές τουριστικό ρεύμα (π.χ. Σάμος, Κρήτη, Χίος, Μυτιλήνη), η εμπορευματική κίνηση διατηρείται ή και αυξάνεται οριακά, συγκρινόμενη με την πτωτική πορεία που εμφανίζει η ίδια ομάδα νησιών στις επιβατικές ακτοπλοϊκές μεταφορές.

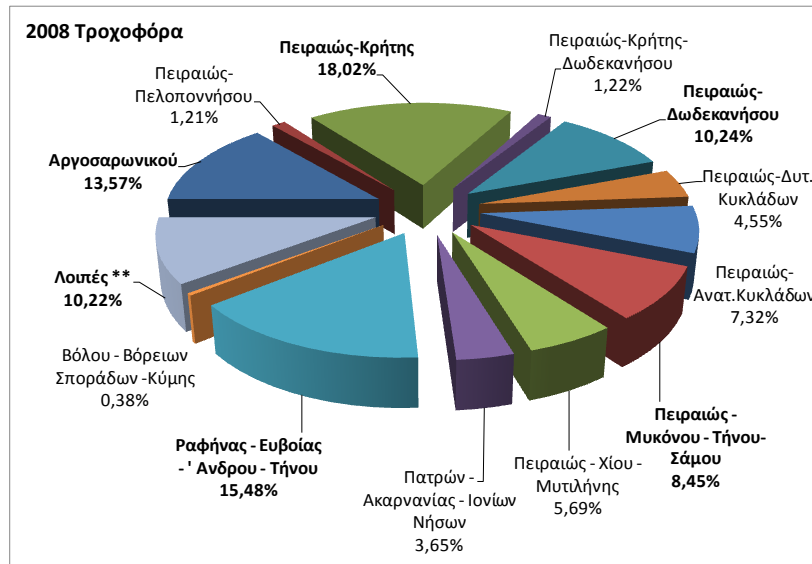
Διάγραμμα 1-7 Ακτοπλοϊκή Κίνηση Τροχοφόρων ανά Γραμμή (αποβιβασθέντα 2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Σε απόλυτους αριθμούς η διαδρομή Κρήτη – Πειραιάς συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό διακίνησης τροχοφόρων, καλύπτοντας σχεδόν το 1/ 5 της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης της κατηγορίας (Διάγραμμα 1-8).

Διάγραμμα 1-8 Μεριδίο Αγοράς Γραμμών στο Σύνολο της Κίνησης Τροχοφόρων (2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Συγκρίνοντας την ποσοστιαία συμμετοχή κάθε κύριας γραμμής στην διαμόρφωση της συνολικής ζήτησης τροχοφόρων και επιβατών, λαμβάνουμε τα αποτελέσματα του ακόλουθου συγκεντρωτικού πίνακα, από τον οποίο (για το έτος 2008) προκύπτει το συμπέρασμα της θεώρησης ορισμένων γραμμών ως τις πλέον προσοδοφόρες και εισοδηματικά σταθερές για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Πίνακας 1-1 Σημαντικότητα γραμμών ανά κατηγορία μεταφοράς (Επιβάτες, τροχοφόρα, 2008)

Σημαντικότητα Γραμμών ανά κατηγορία Μεταφοράς	Επιβάτες	Τροχοφόρα
Αργοσαρωνικού	17,22	13,57
Πειραιώς-Κρήτης	13,35	18,02
Ραφήνας - Ευβοίας - Άνδρου - Τήνου	13,43	15,48
Πειραιώς-Ανατ.Κυκλάδων	8,84	7,32
Πειραιώς - Μυκόνου - Τήνου- Σάμου	8,3	8,45
Πειραιώς-Πελοποννήσου	0,58	1,21
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	0,78	1,22
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	7,97	10,24
Πειραιώς-Δυτ. Κυκλάδων	3,54	4,55
Πειραιώς - Χίου - Μυτιλήνης	4,64	5,69
Πατρών - Ακαρνανίας - Ιονίων Νήσων	2,52	3,65
Βόλου - Βόρειων Σποράδων -Κύμης	5,14	0,38
Λαυρίου - Κέα - Κύθνου	2,33	0,01
Λοιπές	11,37	10,22
Σύνολο (έτος 2008, ποσοστιαία)	100	100

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.4 Εποχικότητα στις Κύριες Γραμμές - Συγκριτική Αξιολόγηση

Σημαντικό στοιχείο της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς είναι το στοιχείο της εποχικότητας κυρίως σε ότι αφορά τους μεταφερόμενους επιβάτες. Η εποχικότητα ευθύνεται για την ανισοκατανομή της εξυπηρέτησης και την δυσκολία οριοθέτησης των ενδεδειγμένων επενδυτικών κινήσεων, προκειμένου να εξομοιωθούν τα χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής μεταφοράς σε όλη την διάρκεια του έτους (συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, ποιότητα εξυπηρέτησης, καθυστερήσεις πλοίων, προτεραιότητα διακίνησης ΙΧ τροχοφόρων σε σχέση με τα εμπορευματικών μεταφορών κατά τους θερινούς μήνες, κλπ).

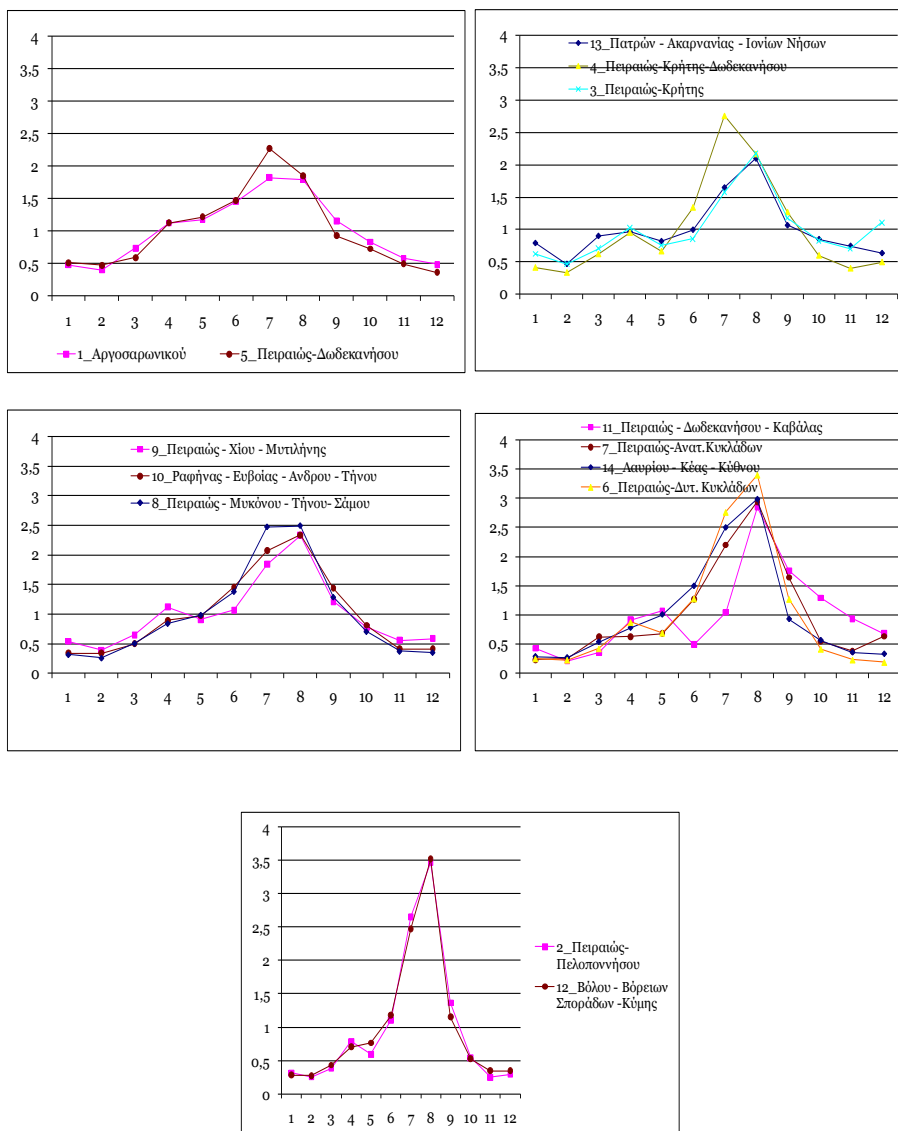
Εποχικότητα παρουσιάζουν όλες οι κύριες, αλλά και λοιπές ακτοπλοϊκές γραμμές, με πιο έντονη αυτή που εμφανίζεται σε νησιά που είναι πιο εξαρτημένα από την εγχώρια και εισαγόμενη τουριστική κίνηση. Στον ακόλουθο Διάγραμμα εμφανίζονται οι τάσεις εποχικότητας για κάθε κύρια γραμμή. Για κάθε γραμμή έχει υπολογιστεί ο «δείκτης εποχικότητας» (seasonality index)¹⁹, ο οποίος δείχνει εντονότερη εποχικότητα όταν κινείται σε επίπεδα υψηλότερα της μονάδας.

¹⁹ Αρχικά υπολογίζεται για κάθε περίοδο t ο κεντρικός κινητός μέσος όρος M_t για k μήνες. Στη συνέχεια υπολογίζεται για κάθε περίοδο t ο λόγος εποχικότητας SR_t (seasonal ratio) το πηλίκο της πραγματικής ζήτησης προς τον κινητό μέσο όρο (μέση ζήτηση ανά περίοδο):

$$SR_t = \frac{D_t}{M_t}$$

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

Διάγραμμα 1-9 Δείκτες εποχικότητας κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

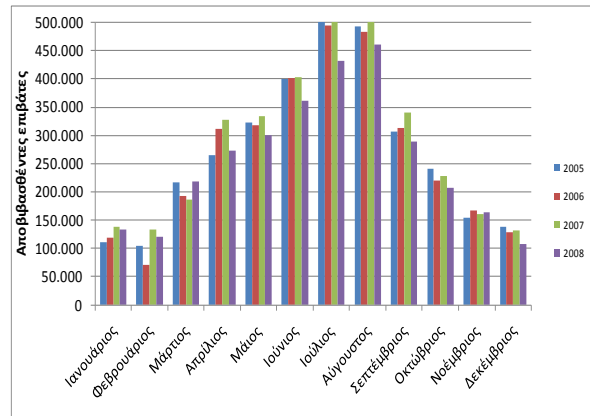
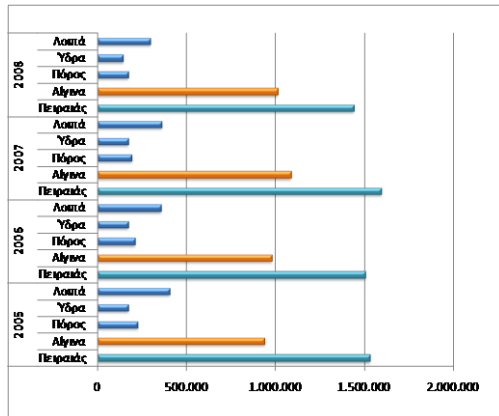
Έντονη εποχικότητα εμφανίζουν οι γραμμές που λειτουργούν ως επί το πλείστον κατά τους θερινούς μήνες και ιδιαίτερα οι γραμμές Πειραιώς – Πελοποννήσου, Βόλου – Ευβοίας – Β. Σποράδων, καθώς και Πειραιώς - Δυτικών και Πειραιώς - Ανατολικών Κυκλάδων.

Τέλος, υπολογίζονται οι δείκτες εποχικότητας S_{ik} (seasonal index) για κάθε εποχή k ως ο απλός μέσος όρος των λόγων εποχικότητας κάθε περιόδου που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη εποχή.

1.5 Ανάλυση Ζήτησης και Εποχικότητας ανά Κύρια Γραμμή

Στην παρούσα ενότητα εξετάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της κίνησης επιβατών (αποβιβασθέντες επιβάτες) και της εποχικότητας ανά γραμμή, σύμφωνα με την κατάταξη της ΕΛ.ΣΤΑΤ..

1.5.1 Γραμμή Αργοσαρωνικού



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Στην γραμμή του Αργοσαρωνικού διακινούνται ετησίως περί τα 3-3,2 εκατομμύρια επιβάτες. Κύριος προορισμός των νησιών του Αργοσαρωνικού είναι η Αίγινα, η οποία παρουσιάζει σταθερά ανοδική τάση κατά τα τελευταία έτη, αφού λειτουργεί τόσο ως προορισμός αναψυχής, όσο (λιγότερο) και ως προορισμός κατοικίας και καθημερινώς μετακινούμενου εργαζόμενου πληθυσμού (κυρίως στον Πειραιά).

Η εποχικότητα της κίνησης του Αργοσαρωνικού δεν προσιδιάζει με αυτή άλλων προορισμών, αφού κατανέμεται σχετικά ομοιόμορφα καθ' όλο το έτος, με άνοδο από τον Απρίλιο (διακοπές Πάσχα), κορύφωση τον Αύγουστο και σταδιακή πτώση μέχρι τον Δεκέμβριο.

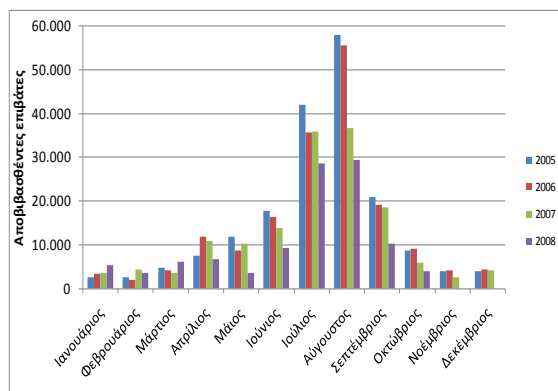
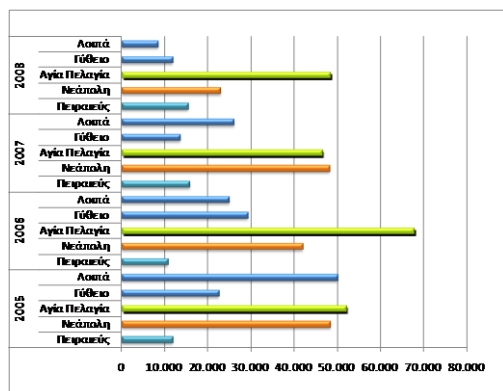
Κύριο χαρακτηριστικό είναι η ύπαρξη πολλών εναλλακτικών μέσων (συμβατικά, κλειστού τύπου, ταχύπλοα, μεγάλης ή μικρής ηλικίας σκάφη, κλπ). Σε γενικές γραμμές και συγκρινόμενη η γραμμή με παρεμφερείς των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

1.5.2 Γραμμή Πειραιώς-Πελοποννήσου

Στην γραμμή Πειραιά – Πελοποννήσου, διακινούνται ετησίως περίπου 600.000-620.000 επιβάτες, ενώ σε αντίθεση με την γραμμή του Αργοσαρωνικού, η εποχικότητα είναι σημαντικά μεγαλύτερη. Η κορύφωση της κίνησης αφορά τους θερινούς μήνες των διακοπών (Ιούλιος, Αύγουστος), ενώ οι λοιποί μήνες εμφανίζουν σαφώς μειωμένη ζήτηση. Οι προορισμοί που διακρίνονται για την

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

μεγαλύτερη ζήτηση στην εν λόγω γραμμή αναφέρονται στην Αγία Πελαγία, την Νεάπολη Λακωνίας και το Γύθειο.

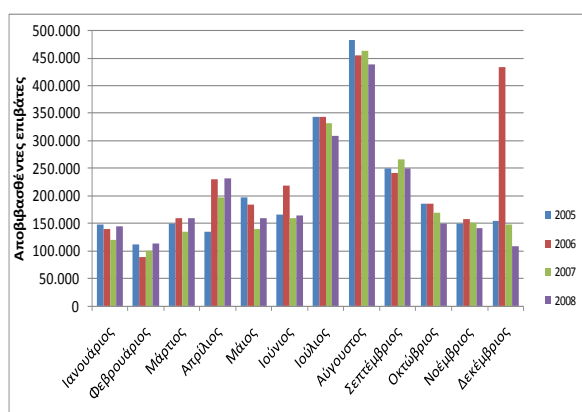
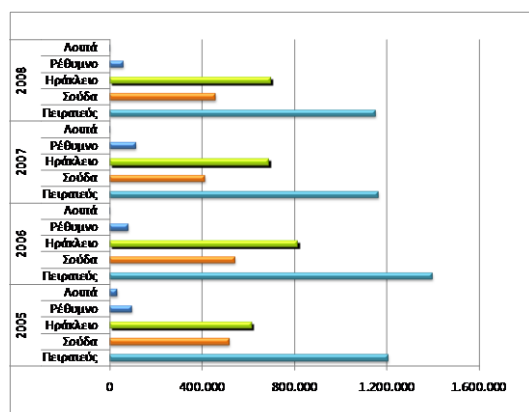


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.3 Πειραιώς-Κρήτης

Η γραμμή Πειραιά – Κρήτης αποτελεί την σημαντικότερη γραμμή της Ελληνικής ακτοπλοΐας, αφού διακινεί περισσότερους από 2,4 εκατομμύρια επιβάτες σε ετήσια βάση. Από πλευράς εποχικότητας η γραμμή παρουσιάζει αξιοσημείωτη σταθερότητα καθ’ όλη την διάρκεια του έτους, η οποία διπλασιάζεται κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, λόγω των θερινών επισκεπτών.

Σημαντικό χαρακτηριστικό της γραμμής είναι η πολυμορφία των μετακινούμενων επιβατών και τροχοφόρων, αφού συνυπάρχουν οι εποχιακοί ταξιδιώτες με τους μετακινούμενους για εργασία, παράλληλα με τους μεταφορείς εμπορευμάτων (γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα κυρίως) και τα επιβατηγά τροχοφόρα.

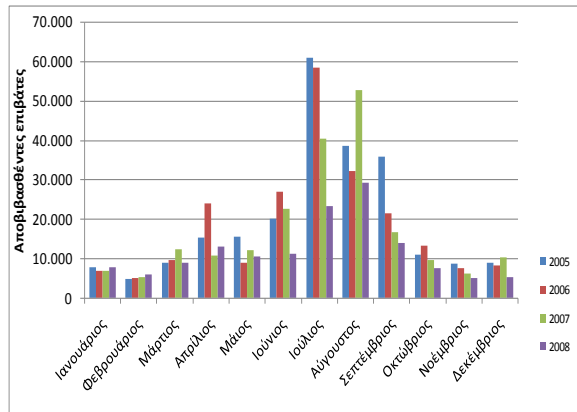
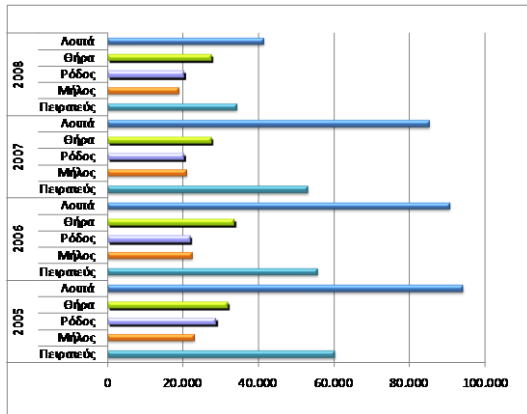


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.4 Πειραιώς-Κυκλάδων -Δωδεκανήσου - Κρήτης

Η γραμμή Πειραιά – Δωδεκανήσου – Κυκλάδων είναι η τυπική long haul γραμμή του Αιγαίου Πελάγους, Συνδέει ακτοπλοϊκά το λιμάνι του Πειραιά με τις κεντρικές

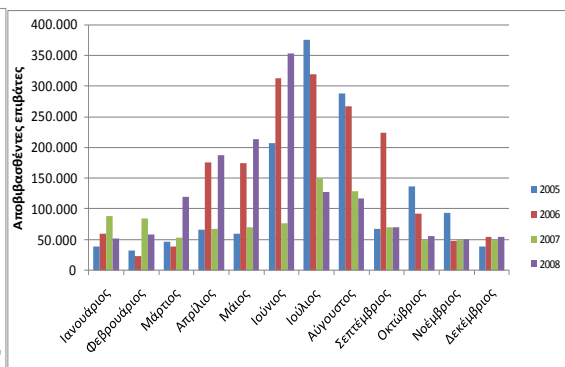
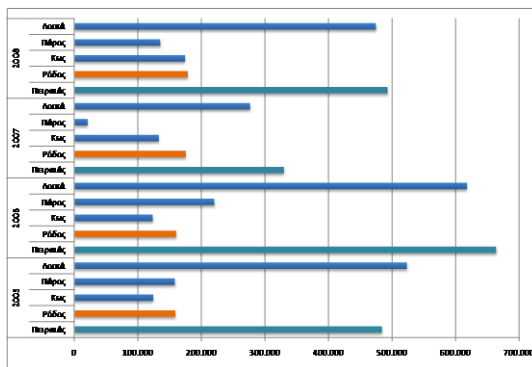
Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Διακινούνται ετησίως περίπου 165.000- 180.000 επιβάτες και η εποχικότητα είναι έντονη, εκτεινόμενη περισσότερο του θερινού διμήνου διακοπών, μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου. Κυριότεροι σταθμοί της γραμμής είναι η Θήρα, η Μήλος και η Ρόδος.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.5 Γραμμή Πειραιώς-Δωδεκανήσου

Στην γραμμή διακινούνται ετησίως περίπου 1,5 εκατομμύριο επιβάτες. Κυριότεροι σταθμοί είναι τα νησιά της Δωδεκανήσου Ρόδος και Κως με ενδιάμεσο σταθμό την Πάρο και μικρότερα νησιά της Δωδεκανήσου. Η γραμμή παρουσιάζει εποχικότητα, αλλά λόγω της συμμετοχής των νησιών Ρόδου και Πάρου η διακύμανση είναι μικρότερη, αφού τα προαναφερόμενα νησιά αποτελούν προορισμούς πέρα από την περίοδο Ιουλίου – Αυγούστου.

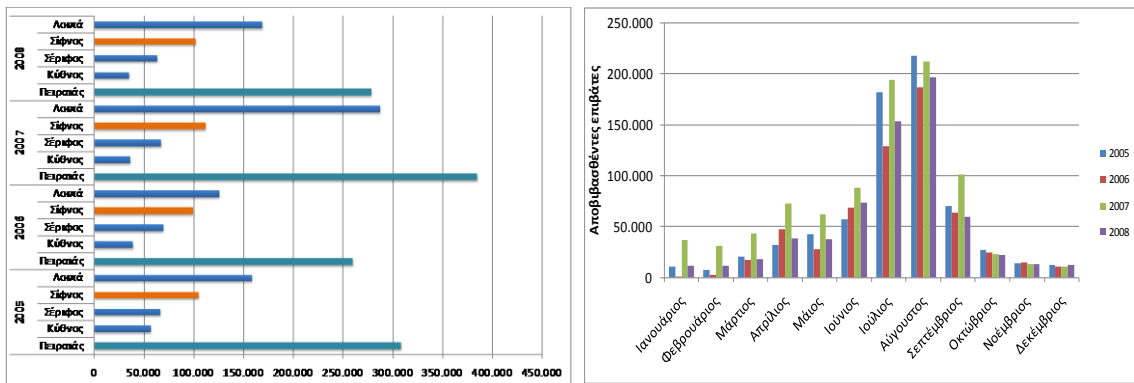


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η γραμμή είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ακτοπλοΐα και δικαιολογημένα αποτελεί πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών του κλάδου.

1.5.6 Γραμμή Πειραιώς- Δυτ. Κυκλάδων

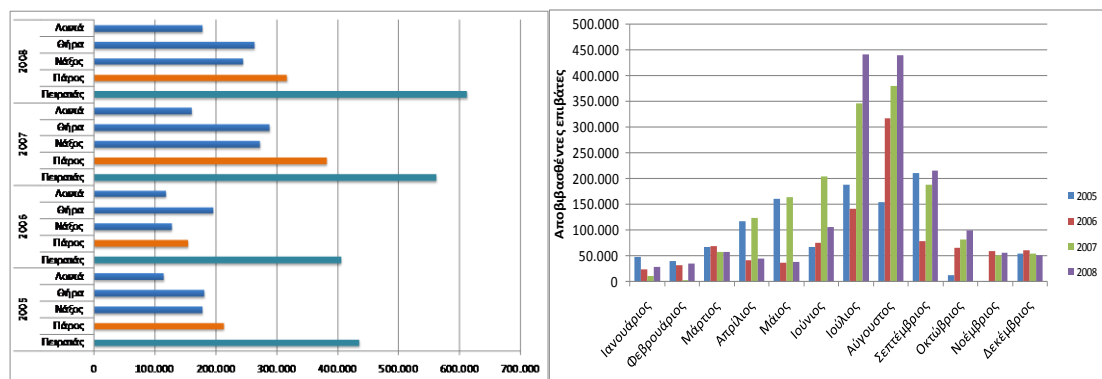
Η γραμμή Πειραιά – Δυτικών Κυκλάδων διακινεί ετησίως περίπου 700.000 επιβάτες με κυριότερους προορισμούς την Κύθνο, την Σέριφο και την Σίφνο, οι οποίοι διακρίνονται για την εποχιακή επιλογή των θερινών διακοπών αρκετών επισκεπτών. Για τον λόγο αυτό, η εποχικότητα στην γραμμή είναι έντονη, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία έτη, οι προορισμοί της γραμμής αυξάνουν την δημοτικότητά τους μεταξύ των επιλογών των επισκεπτών.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.7 Γραμμή Πειραιώς-Ανατ.Κυκλάδων

Μια από τις σημαντικότερες γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι η γραμμή που συνδέει τα νησιά των κεντρικών Κυκλάδων με τον Πειραιά, με ετήσια διακίνηση πλέον του 1,1 εκατομμυρίου επιβατών. Οι σημαντικότεροι προορισμοί της γραμμής αναφέρονται στην Πάρο, την Νάξο και την Θήρα. Χαρακτηριστικό της γραμμής είναι η εποχικότητα η οποία όμως λόγω της σημαντικής φήμης των προορισμών εκτείνεται πέρα από τους θερινούς μήνες και στους μήνες των διακοπών του Πάσχα, αλλά και τον Σεπτέμβριο, όπου εμφανίζεται ικανοποιητική κίνηση.



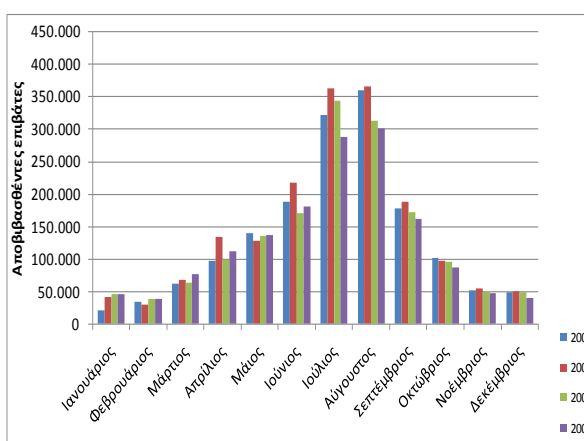
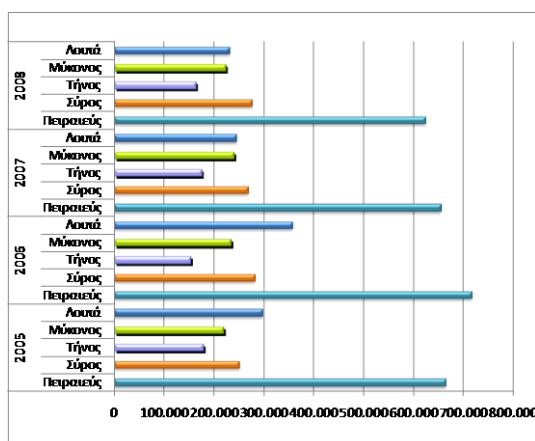
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.8 Πειραιώς - Μυκόνου - Σάμου

Η γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου – Σάμου δείχνει ανάγλυφα το πρόβλημα της σύνδεσης των απομακρυσμένων νησιών του Ανατολικού Αιγαίου με τον Πειραιά. Πρόκειται για σημαντική γραμμή από πλευράς νησιών που συνδέει, αφού τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου Σάμος, Ικαρία και Φούρνοι, εξαρτώνται απόλυτα για τον ανεφοδιασμό τους από την ακτοπλοϊκή σύνδεση.

Η μεγάλη απόσταση μεταξύ Πειραιά – Σάμου προκειμένου να είναι οριακά βιώσιμη, απαιτεί την ενδιάμεση σύνδεση με τα νησιά – δημοφιλείς προορισμούς ιδιαίτερα της Μυκόνου και της Τήνου. Το γεγονός ότι οι επικρατέστεροι προορισμοί της γραμμής είναι η Μύκονος και η Τήνος, αποδεικνύει του λόγου το αληθές. Στην γραμμή διακινούνται πλέον του 1,5 εκατομμυρίου επισκεπτών ανά έτος.

Από πλευράς εποχικότητας, η γραμμή είναι σαφώς διαφοροποιημένη από τις αντίστοιχες που περιλαμβάνουν νησιά – τουριστικούς προορισμούς. Η Σάμος παρόλο που δεν αποτελεί τον πλέον δημοφιλή τουριστικό προορισμό των εκ Πειραιώς διακινούμενων επισκεπτών (λόγω απόστασης), διατηρεί σε σημαντικά επίπεδα την ζήτηση καθ' όλο το έτος, αφού διακινεί σημαντικό όγκο εμπορευματικής ροής.



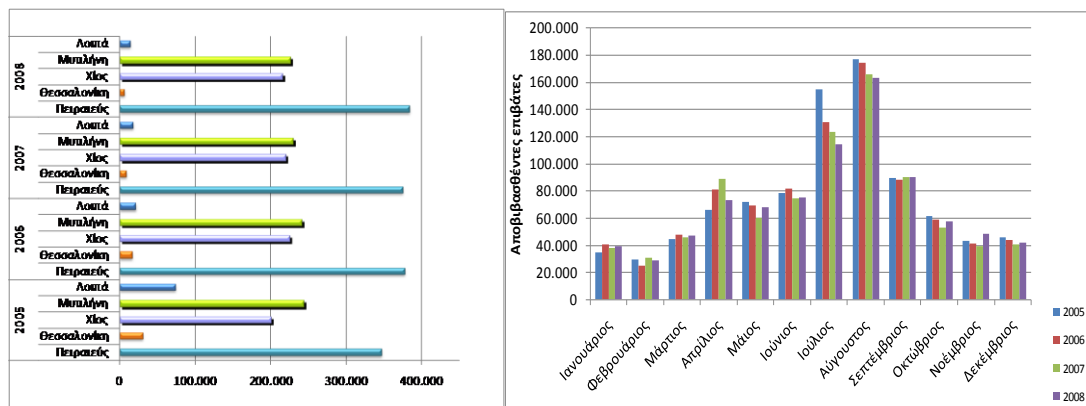
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.9 Πειραιώς - Χίου - Μυτιλήνης

Η γραμμή Χίου – Μυτιλήνης προσιδιάζει σε ότι αφορά τα χαρακτηριστικά της ζήτησης με την γραμμή της Σάμου. Η μη σύνδεση των παραγωγικών – μη δημοφιλών σε σχέση με τις Κυκλάδες και την Δωδεκάνησο, τουριστικών προορισμών, όπως η Χίος και η Μυτιλήνη, αντισταθμίζεται με τουριστικούς προορισμούς, αντισταθμίζεται από την ύπαρξη στην γραμμή δύο μεγάλων νησιών του Β. Αιγαίου, με σταθερή ζήτηση σε όλη την διάρκεια του έτους. Παραμένει και στην περίπτωση της γραμμής Χίου – Μυτιλήνης η εποχικότητα με τον

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

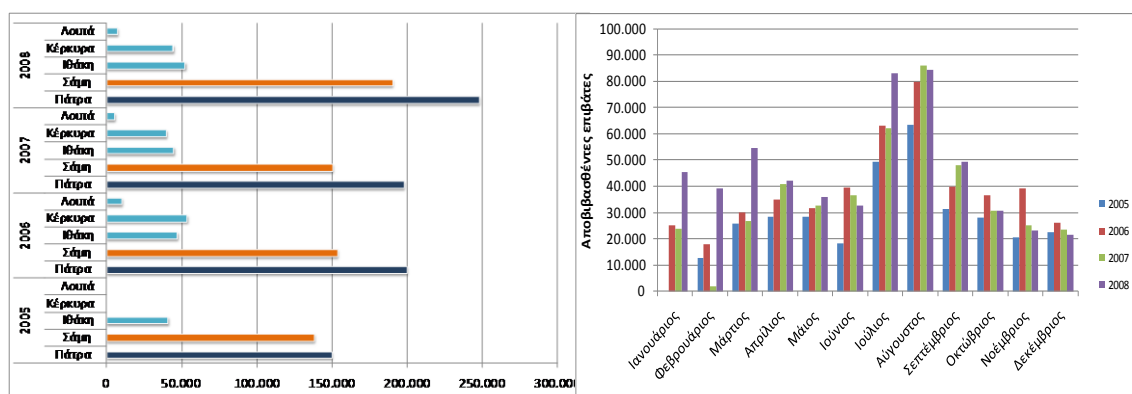
μετακινούμενο πληθυσμό να διπλασιάζεται κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο. Ο συνολικός διακινούμενος πληθυσμός της γραμμής ανέρχεται σε 850.000 επιβάτες.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.10 Πατρών - Ακαρνανίας - Ιονίων Νήσων

Η γραμμή που συνδέει την Πάτρα με τα νησιά του Ιονίου Κέρκυρα, Ιθάκη και Σάμη Κεφαλληνίας, διακινεί ετησίως περί τους 450.000 επιβάτες. Η γραμμή διακρίνεται για την σταθερότητά της τόσο σε όρους μεταφερόμενων επιβατών, όσο και σε όρους εποχικότητας, αφού με εξαίρεση τους θερινούς μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, διατηρεί την κινητικότητα των νησιωτών του Ιονίου σε υψηλά επίπεδα. Η αναδιάταξη των περιφερειών και η ισχυροποίηση του διοικητικού κέντρου της Πάτρας, αναμένεται να συνεχίσει να συντηρεί τον σχετικά υψηλό ρυθμό μετακίνησης στα Ιόνια νησιά.



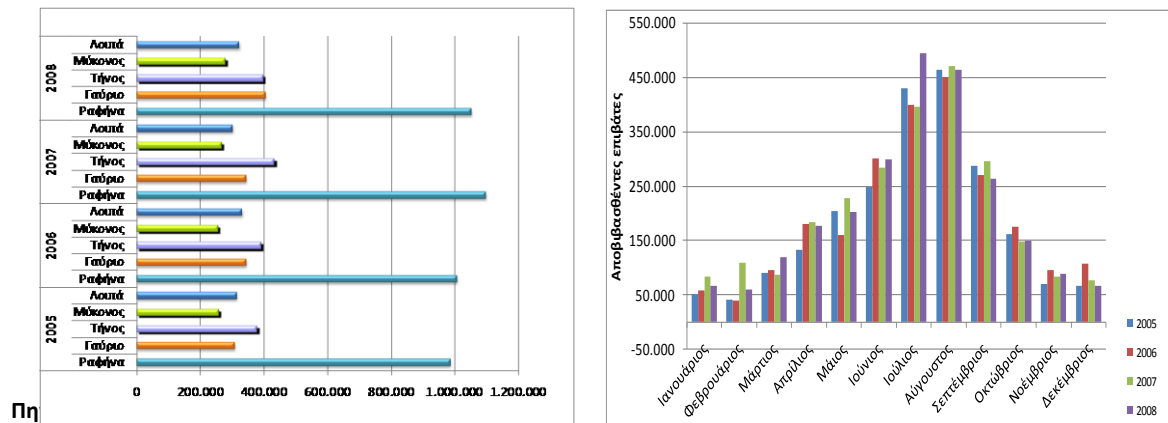
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.11 Ραφήνας - Ευβοίας - Άνδρου - Τήνου - Σύρου

Η γραμμή Ραφήνας – Εύβοιας – Άνδρου – Τήνου – Σύρου διακινεί περισσότερους από 2,2 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος. Η σταθερότητα της γραμμής είναι αξιοσημείωτη, ενώ κυρίως λόγω της μειωμένης απόστασης με αφετηρία την Ραφήνα σε σχέση με τον Πειραιά, έχει διευρύνει σημαντικά την περίοδο

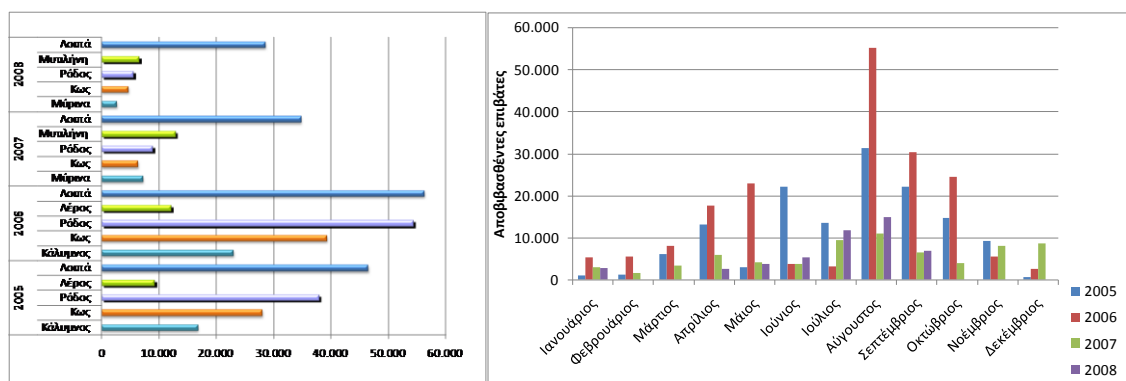
Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

επισκεψιμότητας των νησιών των Κυκλάδων. Η εποχικότητα διατηρείται κατά τους θερινούς μήνες, αλλά η περίοδος σημαντικής κίνησης είναι διευρυμένη, αφού πλέον οι επιβάτες σε πολύ σύντομο χρόνο μπορούν να επισκεφτούν τους ούτως ή άλλως δημοφιλείς προορισμούς. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Άνδρος αποτελεί παραθεριστικό προορισμό των κατοίκων της Αττικής (ιδιαίτερα όσων διαμένουν στα Βόρεια Προάστια), γεγονός που διευρύνει την περίοδο της κίνησης στην εν λόγω γραμμή.



1.5.12 Δωδεκανήσου - Καβάλας

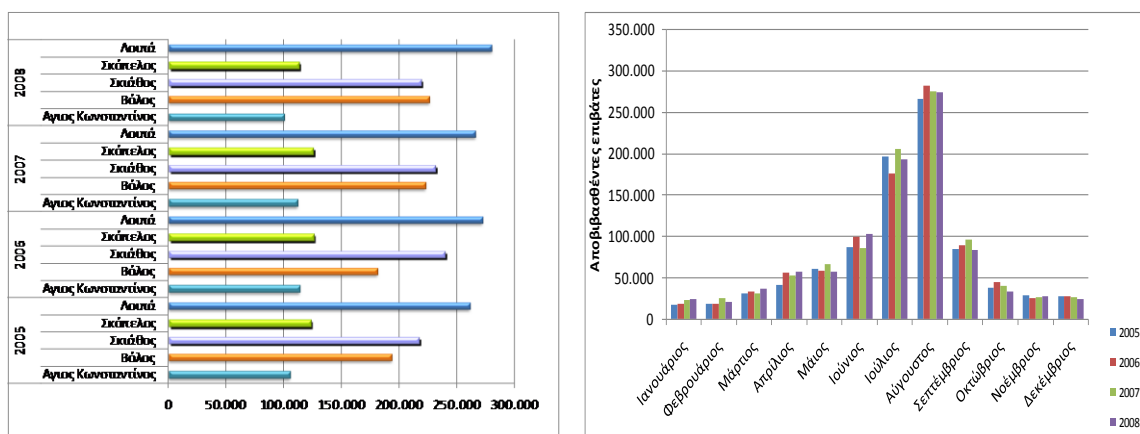
Η συγκεκριμένη γραμμή παρουσιάζει έντονες μεταβολές μέσα στην εξεταζόμενη περίοδο (2005 – 2008), ενώ διακρίνεται για την υψηλή εποχικότητα. Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών συγκεντρώνεται στην Κω, στη Ρόδο και στη Μυτιλήνη, ενώ η ετήσια διακίνηση επιβατών διαμορφώνεται σε 60.000 περίπου επιβάτες.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.5.13 Βόλου – Ευβοίας – Βόρειων Σποράδων²⁰

Η γραμμή Βόλου – Ευβοίας – Βορείων Σποράδων περιλαμβάνει κυρίως τα νησιά Σκόπελο, Σκιάθος και Αλόνησο, τα οποία αποτελούν τον θερινό προορισμό διακοπών των κατοίκων της Κεντρικής Ελλάδας. Ως εκ τούτου, διαμορφώνονται συνθήκες έντονης εποχικότητας μαζικής διακίνησης εννιακοσίων χιλιάδων περίπου επιβατών κατ' έτος. Η ζήτηση είναι σταθερή από έτος σε έτος και δεν ακολουθεί την μειούμενη τάση των υπολοίπων τουριστικών γραμμών – προορισμών του Νοτίου Αιγαίου.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

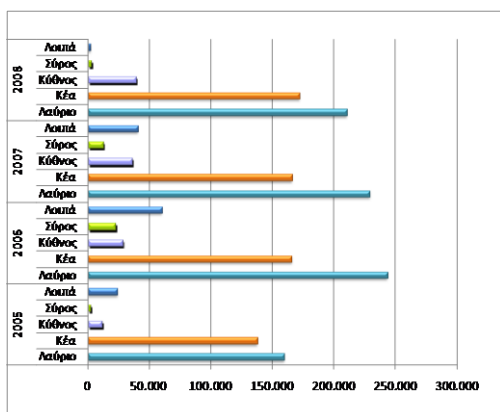
1.5.14 Λαυρίου - Κέας - Κύθνου

Η συντόμευση της απόστασης μεταξύ της Αττικής χερσονήσου και των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων με την χρήση του λιμένα του Λαυρίου έχει οδηγήσει σε αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων επιβατών προς τους νησιωτικούς προορισμούς των δυτικών Κυκλάδων και ιδιαίτερα στα νησιά Κύθνο, Κέα και Σύρο (σύνδεση των δυτικών Κυκλάδων με το διοικητικό κέντρο). Ο κύριος όγκος της κίνησης – όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του ακόλουθου Διαγράμματος – εντοπίζεται μεταξύ των λιμένων Λαυρίου και Κέας.

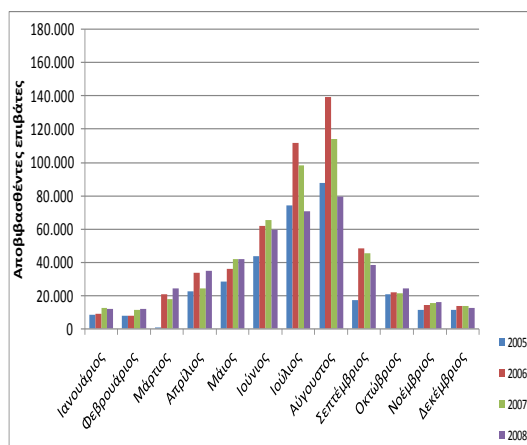
Η εποχικότητα παραμένει σημαντικό χαρακτηριστικό και αυτής της γραμμής, με την τάση μετακίνησης να αυξάνεται σταδιακά από την Άνοιξη και να κορυφώνεται τον Αύγουστο. Η μετακίνηση επισκεπτών (κυρίως Ελλήνων που διατηρούν κατοικία στα νησιά ιδιαίτερα κατά τους φθινοπωρινούς/ χειμερινούς μήνες και δευτερευόντως τουριστών), έχει σταθεροποιηθεί στις πεντακόσιες περίπου επιβάτες κατ' έτος.

²⁰ Η συγκεκριμένη γραμμή έχει καταργηθεί. Ωστόσο για λόγους πληρότητας της μελέτης και με δεδομένο ότι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή περιλάμβαναν τη συγκεκριμένη γραμμή (μέχρι το 2008), παραθέτουμε την ανάλυση των στοιχείων της εν λόγω γραμμής.

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010



Η ανάλυση της ζήτησης συνεχίζεται με την παρουσίαση της κατηγορίας «Λοιπές Γραμμές» της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, έτσι ώστε να αποτυπωθεί ο χάρτης εποχικότητας και κίνησης σε όλο το φάσμα της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς.

1.6 Ακτοπλοϊκή Ζήτηση στις Λοιπές Γραμμές

Ως Λοιπές Γραμμές χαρακτηρίζονται οι γραμμές που δεν εκκινούν από τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και ως εκ τούτου δεν εμφανίζουν τα ίδια χαρακτηριστικά ζήτησης με τις γραμμές που συνδέονται με μεγάλα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας σε ότι αφορά τους επιβάτες, αλλά και σύνδεση με την ενδοχώρα σε ότι αφορά τα εμπορεύματα.

Η ιδιαιτερότητα των γραμμών αυτών είναι η άμεση εξάρτηση της ζήτησης από την διακύμανση της τοπικής ζήτησης με κέντρο αναφοράς συνήθως ένα μεγάλο νησί (περιπτώσεις Χίου, Σάμου, Ρόδου), ή μιας μεγάλης επαρχιακής πόλης που συνδέεται με τα κοντινά νησιά σε κυκλικά και κυρίως εποχιακά δρομολόγια. Οι κυριότερες εκ των Λοιπών Γραμμών, σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., είναι οι ακόλουθες:

- Γραμμή Χίου – Σάμου²¹
- Γραμμή Αλεξανδρούπολης – Σαμοθράκης²²
- Γραμμή Αστακού – Αγ. Ευφημίας²³
- Γραμμή Θεσσαλονίκης – Β. Σποράδων – Κυκλάδων - Κρήτης²⁴

²¹ Περιλαμβάνονται τα λιμάνια των: Χίος, Οινούσσαι, Ψαρά, Βολισσός

²² Αφορά τη σύνδεση μεταξύ των λιμένων Αλεξανδρούπολης – Σαμοθράκης. Περιλαμβάνονται επίσης τα λιμάνια της Θάσου, Καβάλας, Μαρώνειας, Μύρινας, Πόρτο Λάγος Μούδρου Λήμνου, Σιγρί Λέσβου και Άγιου Ευστράτιου, τα οποία δεδομένου ότι παρακολουθούνται τα τελευταία έτη από άλλες γραμμές οαρουσιάζουν μηδενική κίνηση.

²³ Σάμη, Αστακός, Πισαετός.

²⁴ Περιλαμβάνει τα ακόλουθα λιμάνια: Ηράκλειο, Βόλος, Θεσσαλονίκη, Θήρα, Ίος, Φολέγανδρος, Κουφονήσια, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Μήλος, Άγιος Κωνσταντίνος, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος, Αλόνησος, Σύρος, Τήνος,

- Γραμμή Θήρας – Κυκλάδων²⁵
- Γραμμή Καλύμνου – Δωδεκανήσου²⁶
- Γραμμή Λαυρίου – Β. Αιγαίου – Αλεξανδρούπολης²⁷
- Γραμμή Καβάλας – Νησιών Β. Αιγαίου²⁸
- Γραμμή Νυδρίου – Μεγανησίου – Φισκάρδου²⁹
- Γραμμή Ρόδου – Δωδεκανήσου - Σάμου³⁰
- Γραμμή Σάμου – Δωδεκανήσου³¹
- Γραμμή Χώρας Σφακιών – Αγίας Ρούμελης³²

Οι προαναφερόμενες γραμμές εξετάζονται ως προς την εποχικότητά τους και την μεταβλητότητα της ζήτησης που παρουσιάζουν διαχρονικά (για όσα έτη διατίθενται στατιστικά στοιχεία). Οι γραμμές αυτές παρουσιάζουν μικρές διαφοροποιήσεις σε ότι αφορά τους προορισμούς που συνδέουν, αφού εποχιακά και συγκυριακά δημιουργούνται και καταργούνται προορισμοί ανάλογα με την ζήτηση και τις συνθήκες βιωσιμότητας κάθε γραμμής και επιμέρους προορισμού.

1.6.1 Ανάλυση ζήτησης και εποχικότητας στις Λοιπές Γραμμές

Η ονομασία κάθε γραμμής αναφέρεται στο κυκλικό δρομολόγιο που εκτελείται, με μικρές ή μεγάλες αποκλίσεις από έτος σε έτος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η γραμμή Χίου –Σάμου, η οποία εμφανίζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά εποχικότητας και ζήτησης, ενώ κατά την τελευταία πενταετία απουσιάζει η διασύνδεση Χίου – Σάμου.

Αμοργός, Αιγιάλη, Αστυπάλαια, Ρέθυμνο, Κάρπαθος, Κως, Ρόδος, Βαθύ Σάμου, Μύρινα, Μυτιλήνη, Κάλυμνος, Κάσος. Με μηδενική κίνηση κατά τα τελευταία έτη στη συγκεκριμένη γραμμή παρουσιάζονται οι ακόλουθοι λιμένες: Αιγιάλη, Αστυπάλαια, Ρέθυμνο, Κάρπαθος, Κως, Ρόδος, Κάλυμνος, Κάσος και Σκύρος.

²⁵ Σύρος, Αιγιάλη, Αμοργός, Ανάφη, Αστυπάλαια, Άνδρος, Γαύριο, Δονούσα, Ηράκλεια, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Θήρα, Θηρασία, Ίος, Κέα, Κίμωλος, Κουφονήσια, Κύθνος, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σέριφος, Σίκινος, Σίφνος, Σχοινούσα, Τήνος, Φολέγανδρος. Με μηδενική κίνηση παρουσιάζονται οι ακόλουθοι λιμένες: Αστυπάλαια, Άνδρος, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Μύκονος.

²⁶ Κάλυμνος, Αγαθονήσι, Αρκοί, Αστυπάλαια, Λειψοί, Λέρος, Πάτμος, Πυθαγόρειο.

²⁷ Λαύριο, Άγιος Ευστράτιος, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Μύρινα, Μυτιλήνη, Σαμοθράκη, Ψαρά, Σιγρί, Κύμη, Αλόνησος, Βόλος, Θεσσαλονίκη, Σκιάθος, Σκόπελος.

²⁸ Άγιος Κήρυκος, Βαθύ Σάμου, Καβάλα, Καρλόβασι, Μύρινα, Μυτιλήνη, Χίος, Θεσσαλονίκη.

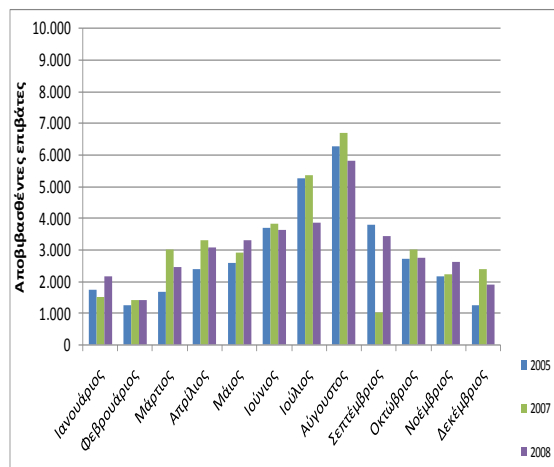
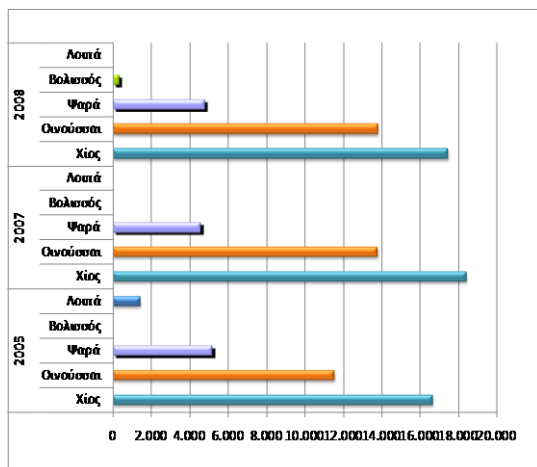
²⁹ Νυδρίον, Σάμη, Βασιλική, Μεγανήσι, Πισαετός, Σταυρός Ιθάκης, Φισκάρδον, Φρίκες. Με μηδενική κίνηση παρουσιάζονται οι λιμένες, Σάμη, Βασιλική, Πισαετός, Σταυρός Ιθάκης.

³⁰ Ρόδος, Μεγίστη, Σύμη, Κως, Λέρος, Νίσυρος, Πάτμος, Τήλος, Κάλυμνος, Λειψοί, Αγαθονήσι, Κάρπαθος, Κάσος, Σητεία, Χάλκη.

³¹ Σάμος Βαθύ, Αγαθονήσι, Άγιος Κήρυκος, Καρλόβασι, Φούρνοι, Θύμιανα.

³² Χώρα Σφακιών, Αγία Ρουμελή, Γαύδος, Λουτρό, Σούγια, Παλαιοχώρα.

Γραμμή Χίου – Σάμου (Διακίνηση Επιβατών – Εποχικότητα 2005–2008)

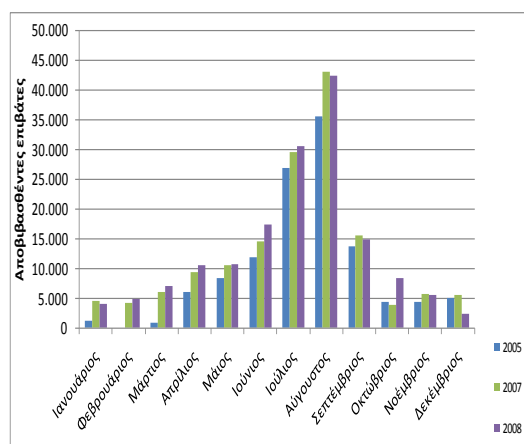
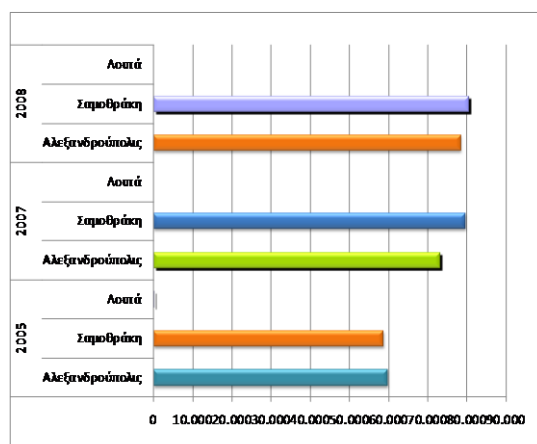


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η εποχικότητα στην γραμμή διατηρείται, ενώ παρατηρείται σχετική σταθερότητα στην διακίνηση επιβατών σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο. Η τάση διατήρησης είναι σε αντίθεση με την συνολική ακτοπλοϊκή ζήτηση, η οποία βαίνει διαρκώς μειούμενη ιδιαίτερα κατά την τελευταία τριετία.

Σημειώνεται ότι τόσο η κίνηση μεταξύ Χίου – Οινουσσών, όσο και η αντίστοιχη μεταξύ Χίου – Ψαρών, δεν επηρεάζεται από την τουριστική κίνηση αλλοδαπών, αλλά μόνο από μετακίνηση του γηγενούς πληθυσμού κατά την θερινή περίοδο και ειδικά τον Αύγουστο.

Γραμμή Αλεξανδρούπολης – Σαμοθράκης (Διακίνηση Επιβατών – Εποχικότητα 2005–2008)



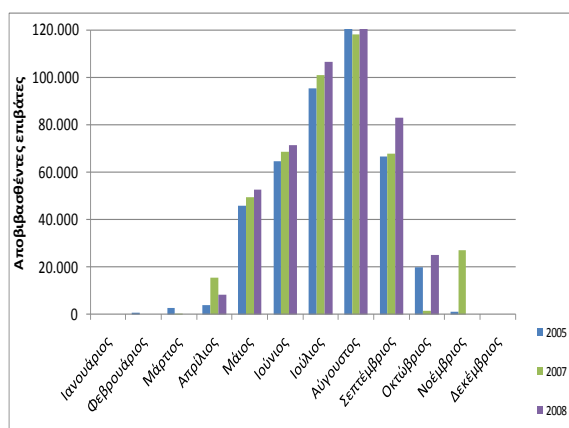
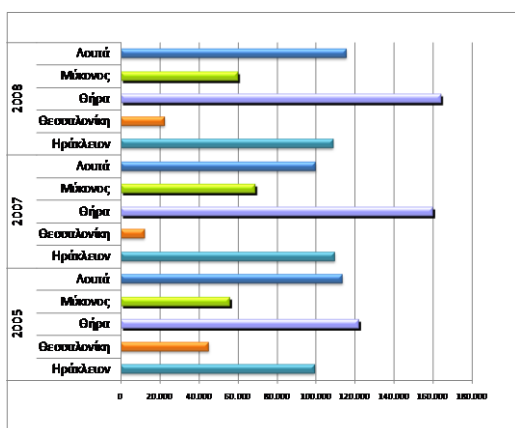
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η επόμενη γραμμή αναφέρεται στην σύνδεση Αλεξανδρούπολης – Σαμοθράκης, η οποία διατηρείται σε σταθερά συνολικά μεγέθη, με έντονη εποχικότητα κατά τους δύο θερινούς μήνες διακοπών. Η εξάρτηση της γραμμής από την εποχιακή

τουριστική κίνηση είναι εμφανής. Η γραμμή Αστακού – Αγ. Ευφημίας παρουσιάζει σημαντικές ανακατατάξεις ανάλογα με τους προορισμούς που επιλέγονται κάθε χρόνο. Πρόκειται για αμιγώς εποχιακή σύνδεση με τους καλοκαιρινούς μήνες να παρατηρείται σύνδεση με την Σάμη Κεφαλληνίας, τον Πισαετό και το Φισκάρδο (Β. Κεφαλονιά) να εναλλάσσονται σαν λιμάνια υποδοχής τουριστικού ρεύματος από τον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας. Η συνολική κίνηση επιβατών κατά τα έτος 2005 ήταν σημαντική προς Σάμη και Πισαετό, ενώ τα επόμενα έτη δεν εκτελέστηκαν τα συγκεκριμένα δρομολόγια.

Γραμμή με ιδιαίτερα μεγάλη εποχικότητα και σημαντική επιβατική κίνηση κατά τους θερινούς μήνες είναι η γραμμή που συνδέει ακτοπλοϊκά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τα νησιά των Β. Σποράδων, των Κυκλάδων και την Κρήτη. Η γραμμή αυτή δεν εμφανίζει σημαντικό έργο κατά τους χειμερινούς μήνες και εξαρτάται απόλυτα από την διακίνηση παραθεριστών τους μήνες των διακοπών (Πάσχα, θερινές διακοπές).

Γραμμή Θεσσαλονίκης – Β. Σποράδων – Κυκλάδων – Κρήτης (2005 – 2008)³³



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

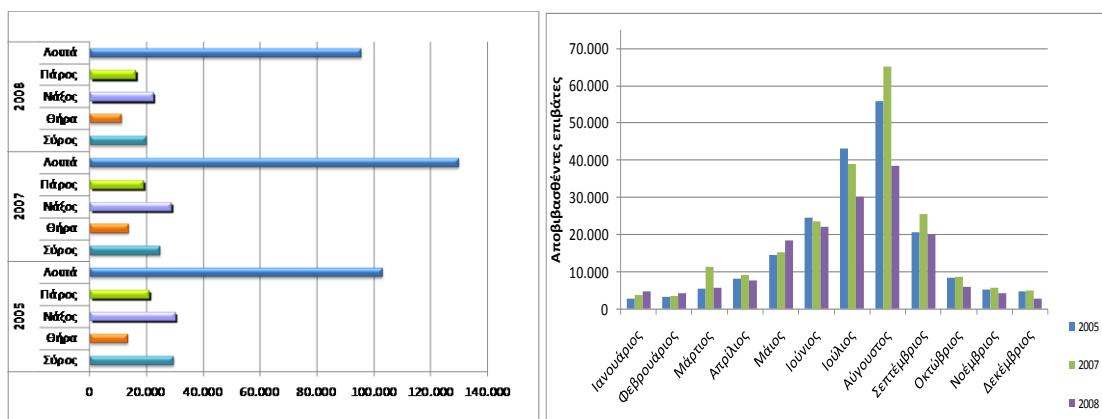
Στην εξεταζόμενη γραμμή, τα λοιπά λιμάνια αναφέρονται σε προορισμούς των Β. Σποράδων με την νήσο Σκιάθο και την Σκόπελο να κυριαρχούν στην κατηγορία. Η γραμμή κρίνεται ως ιδιαίτερα σημαντική κατά την θερινή περίοδο, αφού διακινούνται συνολικά πλέον των 500.000 επιβατών προς τους προαναφερθέντες προορισμούς. Η διατήρηση της γραμμής κατά την χειμερινή περίοδο δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον, αφού πρακτικά η κίνηση είναι ανύπαρκτη. Γραμμή με ιδιαίτερο - πλην εποχιακό – ενδιαφέρον είναι η γραμμή εντός του νησιωτικού

³³ Η συγκεκριμένη γραμμή έχει καταργηθεί, καθώς δεν υπήρξε και το απαιτούμενο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Ωστόσο για λόγους πληρότητας της μελέτης και με δεδομένο ότι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή περιλάμβαναν τη συγκεκριμένη γραμμή (μέχρι το 2008), παραθέτουμε την ανάλυση των στοιχείων της εν λόγω γραμμής.

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

συμπλέγματος των Κυκλάδων, η οποία συνδέει την Θήρα με τα μικρότερα γειτονικά νησιά (Πάρο, Νάξο, Σύρο και μικρότερα νησιά των Ανατολικών Κυκλάδων).

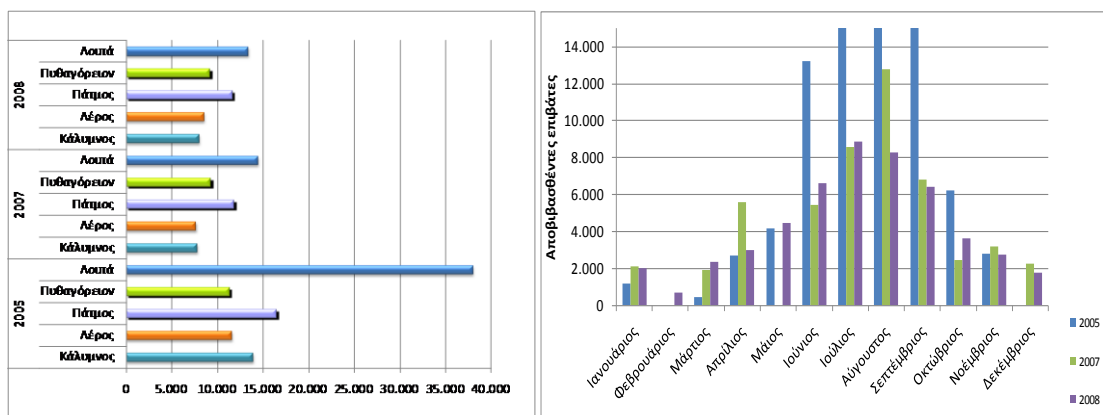
Γραμμή Θήρας – Κυκλάδων (Αποβιβασθέντες 2005 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Παρόμοια χαρακτηριστικά με την προαναφερόμενη γραμμή, παρουσιάζει η γραμμή Καλύμνου – Δωδεκανήσου, η οποία συνδέει τα μικρά νησιά της Δωδεκανήσου (Κάλυμνος, Λέρος, Πάτμος), μέχρι την Σάμο και το λιμάνι του Πυθαγορείου. Πρόκειται για εποχιακή γραμμή με μεγαλύτερη περίοδο βιώσιμης εκμετάλλευσης (Ιούνιος – Σεπτέμβριος) και σημαντική για την ενδοεπικοινωνία των πολυάριθμων νησιών της Δωδεκανήσου. Η Γραμμή παρουσιάζει ενδιαφέρον αφού λειτουργεί ανταγωνιστικά με τις γραμμές της απέναντι τουριστικά ανεπτυγμένης Τουρκικής ακτής την οποία εκμεταλλεύονται οι αντίστοιχοι επιχειρηματίες για ξενάγηση των επισκεπτών που παραθερίζουν στα Τουρκικά παράλια στα Ελληνικά νησιά της Δωδεκανήσου.

Γραμμή Καλύμνου – Δωδεκανήσου (αποβιβασθέντες 2005 – 2008)

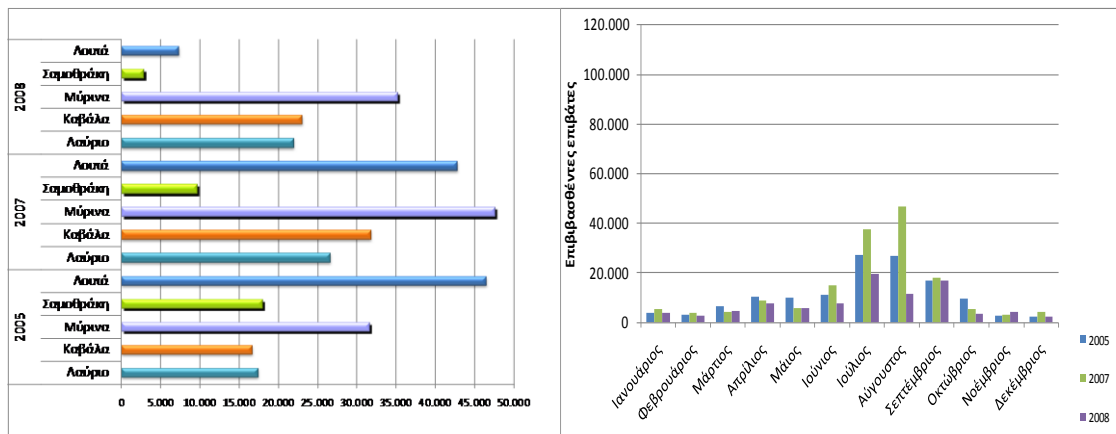


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η πολυπλοκότητα της σύνδεσης όλων των μικρών νησιών με τα μεγαλύτερα κέντρα της νησιωτικής περιοχής δημιουργεί σημαντικές ανακατατάξεις από έτος σε έτος και αρκετά προβλήματα στην διατήρηση συγκεκριμένων δρομολογίων καθ' όλο το έτος. Σημαντικός λόγος είναι η αποκλειστική εξάρτηση για την βιωσιμότητα των γραμμών από την εποχιακή τουριστική κίνηση ιδιαίτερα δε των αλλοδαπών τουριστών.

Στις λοιπές γραμμές περιλαμβάνεται επίσης η γραμμή Λαυρίου – Καβάλας - Σαμοθράκης – Μύρινας. Η γραμμή αυτή έχει μόνο εποχιακή σημασία, αφορά τουριστική κίνηση και διασύνδεση των προαναφερθέντων νησιωτικών προορισμών μόνο κατά τους θερινούς μήνες, όπως φαίνεται στα ακόλουθα διαγράμματα.

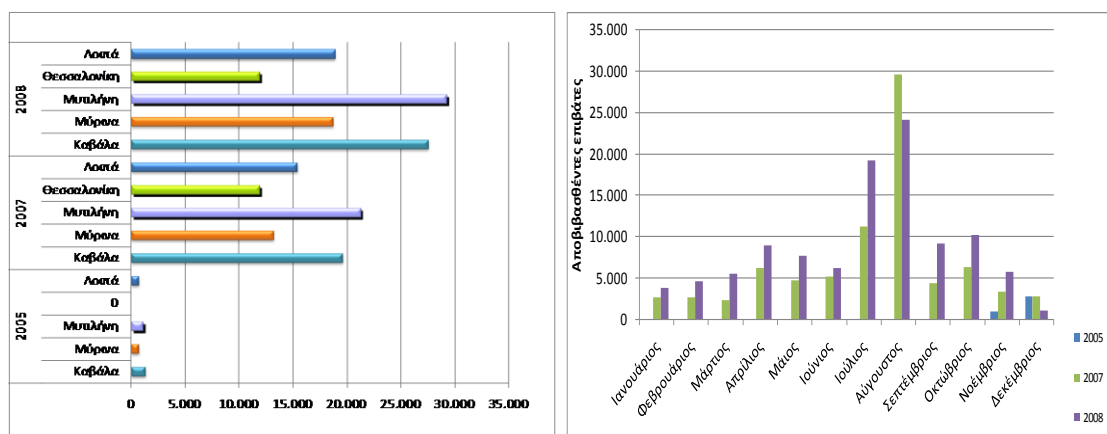
Γραμμή Λαυρίου – Καβάλας – Σαμοθράκης – Μύρινας (2005 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Αντίστοιχη με την προαναφερόμενη γραμμή, είναι η γραμμή σύνδεσης των κύριων λιμένων της Β. Ελλάδας (Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Μυτιλήνη, Μύρινα και λοιποί νησιωτικοί προορισμοί), η οποία παρουσιάζει έντονη εποχικότητα κυρίως κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, ενώ η σημαντικότερη κίνηση παρατηρείται κατά τα έτη 2007-2008, όταν η γραμμή ενεργοποιήθηκε.

Γραμμή Καβάλας – Νησιών Β. Αιγαίου (2005 – 2008)



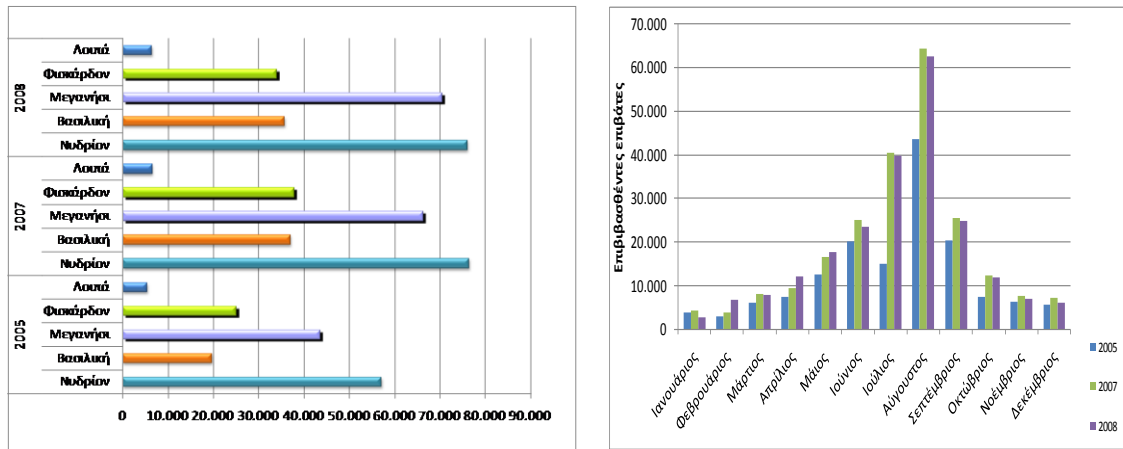
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η γραμμή αυτή συμβάλλει στην πληρέστερη διασύνδεση των νησιών του Β. Αιγαίου με την ενδοχώρα, παραμένει όμως το κριτήριο της βιωσιμότητας κατά την χειμερινή περίοδο. Η ανομοιομορφία – η οποία παρατηρείται σε όλες τις λοιπές γραμμές – μεταξύ χειμερινής – θερινής περιόδου, συμβάλλει στην διατήρηση ανομοιογενούς κατανομής των προσφερόμενων ακτοπλοϊκών μεταφορικών μέσων, ενώ αδυνατεί να διαμορφώσει συνθήκες οικονομίων κλίμακας και να δημιουργήσει βιώσιμες γραμμές καθ' όλο το έτος.

Από την πλευρά του Ιονίου Πελάγους, σημαντική μόνο όμως για την θερινή περίοδο είναι η ακτοπλοϊκή σύνδεση Λευκάδας (Νυδρί) με το Μεγανήσι και την Β. Κεφαλονιά (Φισκάρδο). Η κίνηση που παρουσιάζεται στην γραμμή αυτή διακρίνεται από εποχικότητα κατά τους θερινούς μήνες, με μικρό σχετικά αριθμό διακινούμενων επιβατών (περίπου 60-65.000 ετησίως), ενώ εξυπηρετείται με μικρά ακτοπλοϊκά πλοία ανοικτού και κλειστού τύπου, τα οποία δεν διατηρούνται σε αριθμό και παρεχόμενες υπηρεσίες συχνής ακτοπλοϊκής σύνδεσης στην γραμμή κατά τους χειμερινούς μήνες.

Η Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

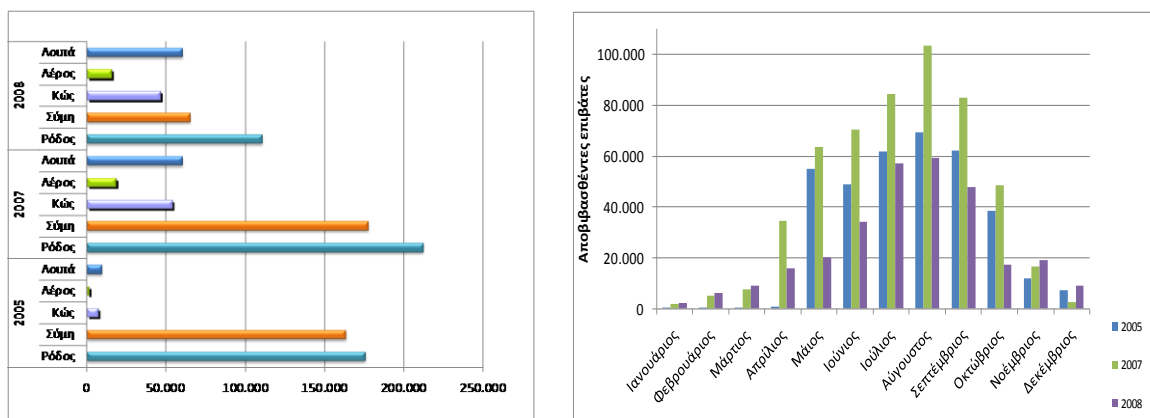
Γραμμή Νυδρίου – Μεγανησίου – Φισκάρδου (2005 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Σημαντική από πλευράς αριθμού νησιών που συνδέει είναι η γραμμή Ρόδου – Δωδεκανήσου – Σάμου, η οποία αν και εποχική, διατηρεί σημαντική επιβατική κίνηση σε μεγαλύτερο εύρος μηνών απασχόλησης (Απρίλιος – Οκτώβριος). Ο συνδυασμός σύνδεσης στην εν λόγω γραμμή μικρών και μεγάλων νησιών οδηγεί στην επίτευξη μεγαλύτερης ενεργούς χρονικής περιόδου εκμετάλλευσης, δημιουργώντας καλύτερες συνθήκες βιωσιμότητας στα ακτοπλοϊκά μέσα που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή. Ο συνολικός αριθμός διακινούμενων επιβατών είναι σημαντικός και δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις παροχής ποιοτικότερων υπηρεσιών και συχνότερων συνδέσεων για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Τα πλοία που παρέχουν ακτοπλοϊκό μεταφορικό έργο στην συγκεκριμένη γραμμή, ποικίλουν από συμβατικά ανοικτού και κλειστού τύπου, μέχρι ταχύπλοα, αφού το μεταφερόμενο έργο περιλαμβάνει επιβάτες, επιβάτες με οχήματα και σχετικά μικρό αριθμό εμπορευμάτων.

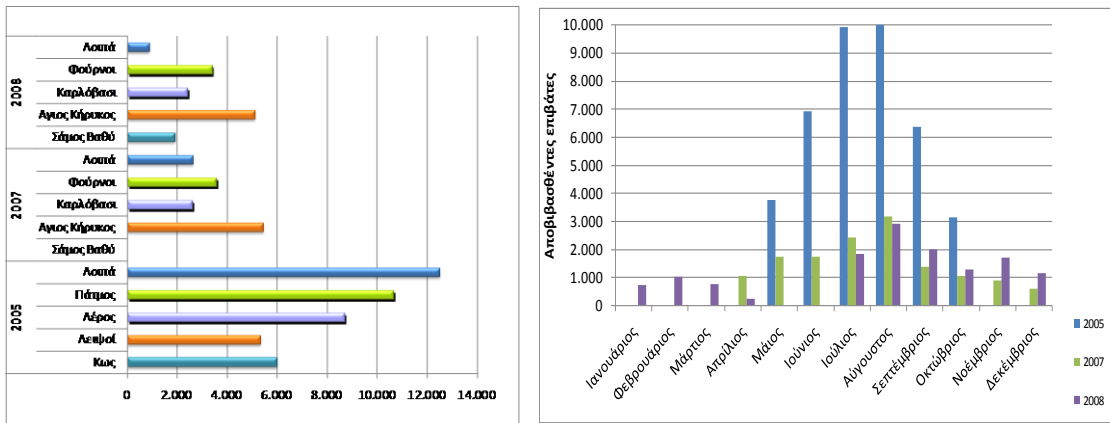
Γραμμή Ρόδου – Δωδεκανήσου – Σάμου (2005 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Αντίστοιχης σημαντικότητας με την προαναφερόμενη γραμμή, είναι η γραμμή που συνδέει την Σάμο με τα νησιά της Β. Δωδεκανήσου (Πάτμος, Λέρος, Λειψοί, Αρκιοί, Φούρνοι, Κως). Αν και υπάρχουν αρκετές μεταβολές τόσο στους εξυπηρετούμενους προορισμούς, όσο και στα ακτοπλοϊκά μέσα, η γραμμή διατηρείται ενεργή προσφέροντας ακτοπλοϊκή σύνδεση συνήθως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Γραμμή Σάμου – Δωδεκανήσου (2005 – 2008)

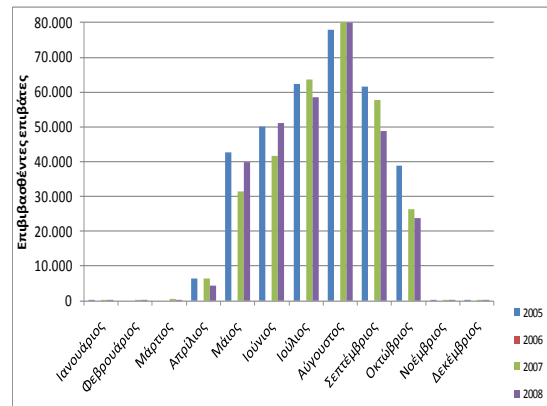
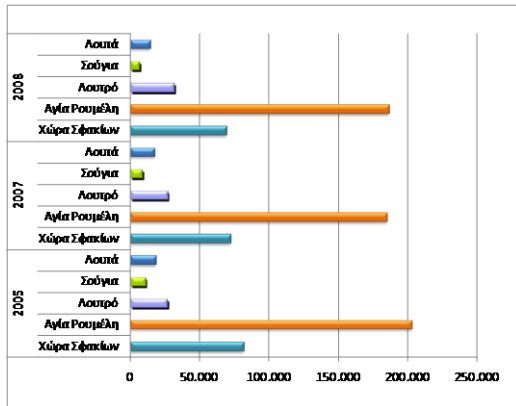


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Η γραμμή παρουσιάζει σχετική κινητικότητα ακόμα και κατά τους χειμερινούς μήνες κυρίως από και προς την Λέρο και τους Φούρνους, υποκαθιστώντας πολλές φορές την δυσχερή πραγματοποίηση δρομολογίων των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών που αδυνατούν λόγω καιρικών συνθηκών να προσεγγίσουν στα εν λόγω νησιά. Ειδικότερα, η κίνηση από και προς Φούρνους παραμένει ενεργή, αφού η Σάμος αποτελεί το διοικητικό κέντρο του Νομού, ο οποίος περιλαμβάνει τους Φούρνους και την Ικαρία.

Τέλος, σε ότι αφορά τις λουπές γραμμές, εξετάζεται η γραμμή που συνδέει την Χώρα Σφακίων με την Αγία Ρούμελη στο Νότιο τμήμα της Κρήτης. Η γραμμή παρουσιάζει σημαντική κίνηση σε όρους διακινηθέντων επιβατών (προσεγγίζει τους 80.000 αποβιβασθέντες τον Αύγουστο), ενώ η εποχικότητα εκτείνεται σε περίοδο έξι μηνών (σχετικά μακρά περίοδος), γεγονός που την καθιστά αξιόλογη συγκρινόμενη με άλλες της ίδιας κατηγορίας.

Γραμμή Χώρας Σφακίων – Αγίας Ρούμελης (2005 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

1.7 Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με τη ζήτηση ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών

Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρουσιάζει σημαντική μεταβλητότητα κατά την τελευταία δεκαετία, με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την ανοδική τάση κατά την δεκαετία του '90 και την πτωτική τάση κατά την τελευταία τριετία. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ακτοπλοϊκή κίνηση σχετίζονται τόσο με τις γενικότερες μακροοικονομικές εξελίξεις στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στην χώρα μας, όσο και με την αδυναμία συγκράτησης του κόστους στις παρεχόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, παράγοντες που αποτρέπουν την διατήρηση της αναπτυξιακής τροχιάς στην ακτοπλοϊκή αγορά.

Η έντονη επίσης εποχικότητα που παρατηρείται στο σύνολο των κύριων και λοιπών γραμμών που εξετάστηκαν, δημιουργεί συνθήκες δυσχερούς ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας στην αγορά, αφού οι κάθε είδους επενδύσεις δεν μπορούν να δρομολογηθούν στην βάση επίτευξης βιώσιμου οικονομικού αποτελέσματος. Η έντονη μεταβλητότητα ανά γραμμή και συνολικά στην ακτοπλοϊκή αγορά και ο μεγάλος βαθμός εξάρτησης από την τουριστική κίνηση της θερινής περιόδου, δημιουργούν συνθήκες ομαλής επιχειρηματικής λειτουργίας μόνο κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου. Η διατήρηση αφενός μεν σημαντικών και σε πολλές περιπτώσεις αναβαθμισμένων μέσων μεταφοράς, παράλληλα με την ανενεργό χωρητικότητα της χειμερινής περιόδου έχουν σαν αποτέλεσμα την οικονομική απαξίωση των επενδύσεων αυτών και την αδυναμία ομοιόμορφης κατανομής της εξυπηρέτησης σε όλο το νησιωτικό δίκτυο καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Παράγοντες που είναι ταυτόσημοι ενός ποιοτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, όπως η συχνότητα δρομολογίων, η κανονικότητα εξυπηρέτησης και η ποιοτική μεταφορά, τίθενται σε δοκιμασία σε όλες τις περιπτώσεις που η ζήτηση εμφανίζει έντονο χαρακτήρα εποχικότητας.

Από τους σημαντικούς παράγοντες που διαμορφώνουν την ζήτηση θεωρούνται επίσης οι λιμενικές υποδομές πάσης φύσεως (ασφάλεια προσέγγισης, υποδομές επιβίβασης – αποβίβασης, παροχές ύδρευσης, και ηλεκτροδότησης στα πλοία, κλπ) και οι συμπληρωματικές υποδομές (μαρίνες μικρών και μεσαίων σκαφών, ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού, ενίσχυση των υποδομών της τουριστικής βιομηχανίας, διακράτηση νησιωτικού πληθυσμού και διευκόλυνση μετακινήσεων από και προς τα τοπικά νησιωτικά κέντρα), που θα διευρύνουν την τουριστική περίοδο και θα μειώσουν την έντονη τάση εποχικότητας η οποία ήδη υφίσταται στο σύνολο της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Η βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης και η ομαλοποίηση των συνθηκών κάτω από τις οποίες εκτελούνται οι ακτοπλοϊκές μεταφορές, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της αγοράς και την προσδοκία νέων επενδύσεων με ανταποδοτικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η βελτίωση της προσφερόμενης ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών (μέσα κυρίως από την ανανέωση του στόλου) αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των επενδυτικών σχεδιασμών των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Σημαντική επίσης παράμετρος για τον εξορθολογισμό και την ανάπτυξη της αγοράς είναι η επανεξέταση και ανασυγκρότηση του δαιδαλώδους συστήματος ακτοπλοϊκών γραμμών. Ο εξορθολογισμός αυτός θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τις επιταγές του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, το οποίο πρέπει να συνταχθεί με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Στα επόμενα κεφάλαια αναλύεται περαιτέρω η προσφορά, καθώς επίσης οι παράγοντες που διαμορφώνουν την ζήτηση και την προσφορά υπηρεσιών, αλλά και οι παράγοντες που διαμορφώνουν το κόστος και τον ανταγωνισμό στην αγορά.

Επίσης, αναλύονται εξελικτικά οι πτυχές του θεσμικού πλαισίου και οι αναγκαίες προσαρμογές προκειμένου αυτό να καταστεί λειτουργικό, παράλληλα με την μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους.

2 ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ & ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

2.1 Προοίμιο

Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται από μια σταθερότητα αναφορικά με τη παρουσία συγκεκριμένων δυνάμεων (από την πλευρά της προσφοράς) και ταυτόχρονα από μια έντονη μεταβλητότητα στις συνθέσεις των δυνάμεων αυτών. Συγκεκριμένα, μέσα στην τελευταία πενταετία στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά κυριάρχησαν πέντε μεγάλες εταιρείες, οι κάτωθι:

- ΑΤΤΙΚΑ ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (ΑΤΤΙΚΑ GROUP)
- ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (Α.Ν.Ε.Κ.)
- ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΙΓΟΥΕΙΣ Α.Ν.Ε. (HELLENIC SEAWAYS)
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (MINOAN LINES)
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ (NEL LINES)

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι, αρχικά, η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά καταρχήν μέσα από την παρουσίαση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του στόλου (Lloyd's Seasearcher βάσει των υφιστάμενων Δηλώσεων Τακτικής Δρομολόγησης και των αναθέσεων άγονων γραμμών) και ακολούθως, μέσα από την αντιστοίχιση των επιχειρήσεων του κλάδου στις βασικές και λοιπές ακτοπλοϊκές γραμμές. Η εν λόγω ανάλυση προσδίδει σημαντική πληροφόρηση σχετικά με τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας τόσο αναφορικά με τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου, όσο και σε επίπεδο μικρότερων³⁴ εταιρειών.

Για την πληρότητα της έρευνας, στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη του κλάδου μέσα από τη μελέτη των κυριότερων ναυτιλιακών ομίλων. Τα στοιχεία τα οποία μελετώνται αφορούν κυρίως στις μετοχικές διαφοροποιήσεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια κάθε έτους, ώστε να καταλήξουμε στη σημερινή εικόνα του κλάδου³⁵.

³⁴ Αναφορικά με την τάξη μεγέθους του Κύκλου Εργασιών τους και του μεριδίου της αγοράς το οποίο καταλαμβάνουν.

³⁵ Συγκεκριμένα, οι όμιλοι οι οποίοι μελετώνται είναι: ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ & ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.. Οι παραπάνω εταιρείες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο και η μελέτη τους είναι σημαντική καθώς αθροιστικά καταλαμβάνουν το σημαντικότερο μερίδιο της αγοράς και σαν αποτέλεσμα, οι αποφάσεις τους επηρεάζουν άμεσα την πορεία ολόκληρου του κλάδου.

Συνακόλουθα, βασικός σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι η αποτύπωση της προσφοράς σε βασικές ακτοπλοϊκές γραμμές, ο προσδιορισμός του μεγέθους της ανταγωνιστικότητας όπου παρατηρείται σε κάθε γραμμή και, τέλος, ο πιθανός «κρυφός» ανταγωνισμός το οποίο δύναται να δέχονται οι κυρίαρχες δυνάμεις της αγοράς από τις μικρότερες εταιρείες, ανά περίπτωση ακτοπλοϊκής γραμμής.

2.2 Ποιοτικά Χαρακτηριστικά Ακτοπλοϊκού Στόλου (Συνολικά Μεγέθη)

Η Ομάδα Έρευνας ανέλυσε καταρχήν το πλήθος των πλοίων τα οποία εκτελούν ακτοπλοϊκές μεταφορές, σύμφωνα με στοιχεία που παρατίθενται στην βάση δεδομένων Lloyd's Seasearcher. Ακολούθως, προχώρησε στην ανάλυση του στόλου που δραστηριοποιείται σήμερα στην ακτοπλοϊκή αγορά βάσει των Δηλώσεων Τακτικής Δρομολόγησης 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ) και των αναθέσεων των άγονων γραμμών (ΓΓΑΝΠ).

Σύμφωνα με την βάση δεδομένων, τα καταγεγραμμένα ακτοπλοϊκά πλοία των κατηγοριών Ferry, Passenger, Passenger Ro-Ro και Passenger unspecified), αριθμούν 210 συνολικές εγγραφές. Συνολικά, ο ακτοπλοϊκός στόλος εμφανίζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Μέση Ηλικία (210 εγγραφές): 26 έτη
- Μέση Ταχύτητα (121 εγγραφές): 22,9 κόμβοι
- Μέσο Μέγεθος (207 εγγραφές): 6.037 gt

Η ερευνητική ομάδα διέκρινε τις ακόλουθες κατηγορίες που απεικονίζονται στους επόμενους πίνακες, ανάλογα με την ταχύτητα και την ηλικία των πλοίων αυτών. Σύμφωνα με την κατάταξη ανά κατηγορία ταχύτητας, προέκυψαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 2-1 Κατάταξη ελληνικού καταγεγραμμένου ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ταχύτητας

Κατηγοριοποίηση: Ταχύτητα Μέσου	Αριθμός Πλοίων	Μέση ταχύτητα	Μέση ηλικία	Μέσο Μέγεθος (gt)
Άνω των 25 κόμβων	39	34,03	12	11.863
Μεταξύ 20-25 κόμβοι	28	21,36	29	11.989
Από 15 - 20 κόμβοι	34	17,81	29	7.077
Από 10-15 κόμβοι	20	12,44	31	4.018
Αδιευκρίνιστη Ταχύτητα	89	-	30	1.575

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Lloyd's Seasearcher Database, 2010

Σύμφωνα με την ηλικία του μέσου, ο πίνακας διαφοροποιείται ως ακολούθως:

Πίνακας 2-2 Κατάταξη ελληνικού καταγεγραμμένου ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ηλικίας

Κατηγοριοποίηση: Ηλικία Μέσου	Αριθμός Πλοίων	Μέση ταχύτητα	Μέση ηλικία	Μέσο Μέγεθος (gt)
Άνω των 30 ετών	93	18	39	5.008
Μεταξύ 25 - 30 ετών	12	15	27	932
Μεταξύ 20 - 25 ετών	32	25,4	22	3.832
Μεταξύ 15 - 20 ετών	14	24,5	17	3.787
Μεταξύ 10 - 15 ετών	33	28,35	12	7.694
Μεταξύ 5 - 10 ετών	20	27	8	14.318
Νεότερα των 5 ετών	6	30,7	4	4.402

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Lloyd's Seasearcher Database, 2010

Πέραν της παραπάνω ανάλυσης και με βάση τα διατιθέμενα στοιχεία από τη βάση δεδομένων Lloyd's Seasearcher, η Ομάδα Έρευνας προχώρησε στην αξιολόγηση του στόλου, ο οποίος απασχολείται σήμερα στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά βάσει των Δηλώσεων Τακτικής Δρομολόγησης και των Αναθέσεων των Άγονων Γραμμών. Συνολικά ο εν ενεργεία ακτοπλοϊκός στόλος παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Μέση Ηλικία (113 εγγραφές): 19,30 έτη
- Μέση Ταχύτητα (84 εγγραφές): 25,9 κόμβοι
- Μέσο Μέγεθος (120 εγγραφές): 5.290 gt

Σύμφωνα με την κατάταξη ανά κατηγορία ταχύτητας για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή αγορά, προέκυψαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Πίνακας 2-3 Κατάταξη εν ενεργεία ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου βάσει της ταχύτητας

Κατηγοριοποίηση: Ταχύτητα Μέσου	Αριθμός Πλοίων	Μέση ταχύτητα	Μέση ηλικία	Μέσο Μέγεθος (gt)
Άνω των 25 κόμβων	39	32,5	34,8	6.797
Μεταξύ 20-25 κόμβοι	10	22,31	8,5	13.997
Από 15 - 20 κόμβοι	26	18,41	25,19	6.160
Από 10-15 κόμβοι	9	12,19	26,77	4.647

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Lloyd's Seasearcher Database, 2010, Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης 2010 – 2011 & Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2010 (ΓΓΑΝΠ)

Σύμφωνα με την ηλικία του μέσου πλοίου που δραστηριοποιείται στην ακτοπλοϊκή αγορά, ο πίνακας διαφοροποιείται ως ακολούθως:

Πίνακας 2-4 Κατάταξη εν ενεργεία ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου βάσει ηλικίας

Κατηγοριοποίηση: Ηλικία Μέσου	Αριθμός Πλοίων	Μέση ταχύτητα	Μέση ηλικία	Μέσο Μέγεθος (gt)
Μεταξύ 30 - 35 ετών	15	22,81	33,78	8547
Μεταξύ 25 - 30 ετών	17	26,56	28,47	1823
Μεταξύ 20 - 25 ετών	20	23,07	21,29	1.697
Μεταξύ 15 - 20 ετών	14	26,57	18,64	3.156
Μεταξύ 10 - 15 ετών	23	30,65	12,78	3.922
Μεταξύ 5 - 10 ετών	18	29,07	9	15.557
Νεότερα των 5 ετών	6	30,7	4	4.402

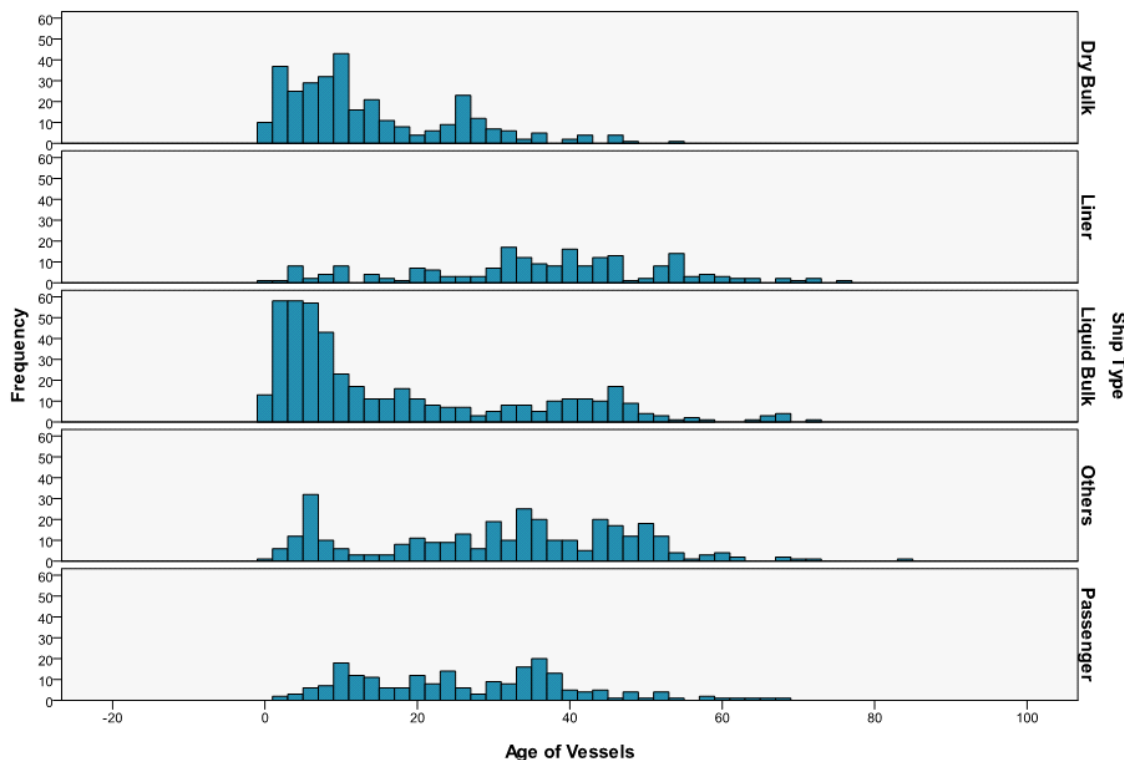
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Lloyd's Seasearcher Database, 2010, Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης 2010 – 2011 & Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 2010 (ΓΓΑΝΠ)

Το γενικότερο συμπέρασμα που προκύπτει από την ανάλυση του στόλου, είναι το γεγονός ότι η μέση ηλικία του στόλου που επιχειρηματικά λειτουργεί στην ακτοπλοΐα είναι σχετικά χαμηλή, με το 54% περίπου του στόλου να εμφανίζει ηλικία κάτω των 20 ετών. Σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση της ηλικίας του στόλου διαδραματίζει το θεσμικό πλαίσιο το οποίο καθορίζει τα όρια για την νηολόγηση των πλοίων. Βέβαια, η ακτοπλοΐα σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με την ίδια βάση δεδομένων εμφανίζει σημαντικά ανώτερα ηλικιακά όρια, αφού ο περιορισμός της πλεύσης σε «ναυτιλία εν όψει ακτών» περιορίζει την σημαντικότητα της ηλικίας ως παράγοντα ασφάλειας.

Σημειώνεται ότι η ηλικία αναφέρεται στο χρονικό σημείο ναυπήγησης του πλοίου (θέση τρόπιδας) και όχι στις μετασκευές και εκτεταμένες διαμορφώσεις στις οποίες έχουν υποβληθεί τα περισσότερα εκ των ακτοπλοϊκών πλοίων προκειμένου να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις τόσο σε ασφάλεια, όσο και σε ποιότητα που απαιτούνται προκειμένου να δρομολογηθούν στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Όλα τα πλοία παρακολουθούνται είτε από αναγνωρισμένους νηογνώμονες (IACS), είτε από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του ΥΠροΠο.

Για λόγους σύγκρισης με τις αυξημένες απαιτήσεις ορίων ηλικίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, παρατίθεται συγκριτικό διάγραμμα ηλικιακής κατανομής συχνοτήτων ανά τύπο πλοίου (όλα τα πλοία αναφέρονται στην Ελληνική Σημαία).

Διάγραμμα 2-1 Σύγκριση ηλικιακής κατανομής συχνοτήτων ανά τύπο πλοίου (Ελληνική Σημαία)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Lloyd's Seasearcher Database, 2010

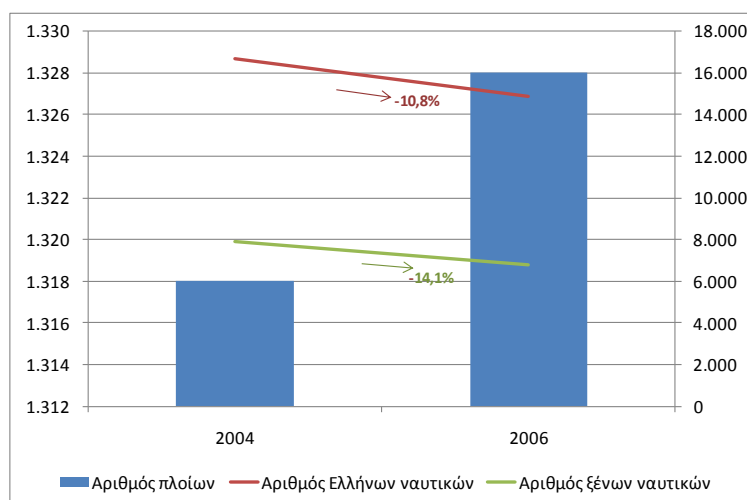
Το ποσοστό των επιβατηγών – ακτοπλοϊκών πλοίων υπό Ελληνική Σημαία, κυμαίνεται στο 6,7% του συνόλου των πλοίων σε αριθμητικούς όρους και στο 6% σε όρους κόρων ολικής χωρητικότητας (στοιχεία N.E.E, 12/ 2009).

2.3 Το ναυτικό εργατικό δυναμικό στην Ακτοπλοϊκή Αγορά

Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό αριθμεί με πλησιέστερη επίσημη χρονική καταγραφή το έτος 2006, περίπου 15.000 ναυτικούς (απογεγραμμένα πλοία 1.318), ενώ η τάση συρρίκνωσης του συνολικού αριθμού κρίνεται ως αρκούντως σημαντική, αφού το 2004 ο αντίστοιχος αριθμός ήταν περίπου 17.000 (με απογεγραμμένα ελληνικής σημαίας πλοία 1.328).

Το ακόλουθο Διάγραμμα που αντικατοπτρίζει τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών, συμπυκνώνει την γενικότερη τάση που παρατηρείται σχεδόν σε όλες τις ανεπτυγμένες οικονομίες, όπου παρατηρείται διαρκής μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού. Οι λόγοι είναι κυρίως κοινωνικοί και αφορούν την χαμηλή απήχηση του επαγγέλματος στην κοινωνία και την συστηματική αδυναμία του εκπαιδευτικού συστήματος να εντάξει τους ναυτικούς και ιδιαίτερα τους αξιωματικούς σε ένα πλαίσιο ευρύτερης επαγγελματικής εξέλιξης.

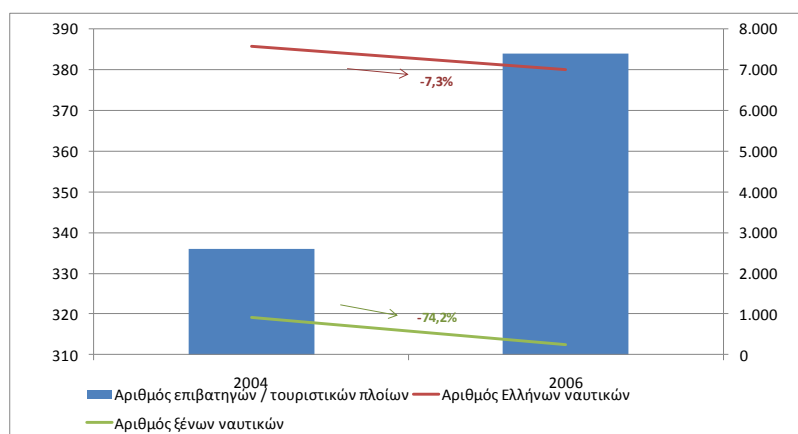
Διάγραμμα 2-2 Εξέλιξη ναυτεργατικού δυναμικού, 2004 – 2006



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Σημαντικός αριθμός ναυτικών δραστηριοποιείται στα ελληνικά επιβατηγά και τουριστικά πλοία στα οποία παρά την αριθμητική τους αύξηση, ο αριθμός των ναυτικών βαίνει διαρκώς μειωμένος για τους λόγους που ήδη προαναφέρθηκαν. Στο Διάγραμμα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ο αριθμός πλοίων (άνω των 100 κ.ο.χ) και ναυτικών κατά τα έτη 2004 και 2006 όπου παρατηρείται η αύξηση των πλοίων και η αντίστοιχη μείωση των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σ' αυτά.

Διάγραμμα 2-3 Εξέλιξη ναυτεργατικού δυναμικού σε ελληνικά επιβατηγά πλοία, 2004 – 2006

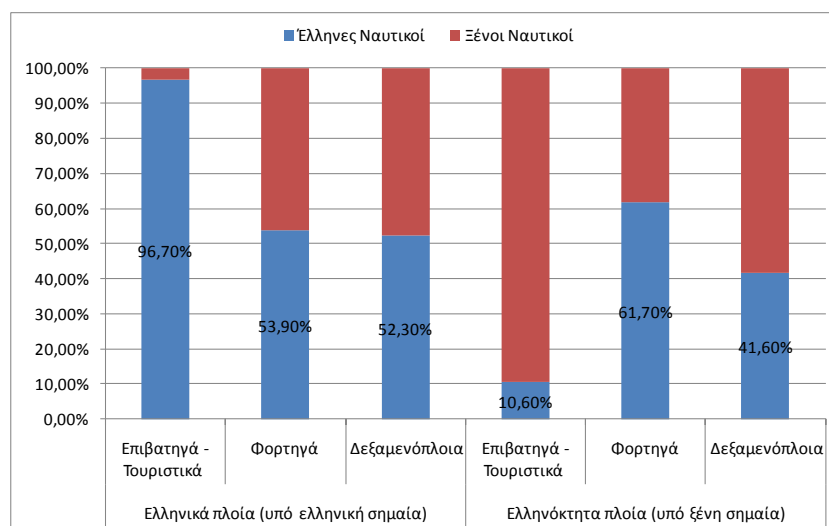


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Στο σύνολο της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας, το ποσοστό ναυτολογημένων Ελλήνων ναυτικών ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο και την σημαία του πλοίου, αφού σε κάθε περίπτωση εφαρμόζεται διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο για την εθνικότητα των μελών ασφαλούς επάνδρωσης εμπορικού πλοίου.

Έτσι, στα επιβατηγά – τουριστικά ελληνικής σημαίας πλοία, το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών προσεγγίζει το 97% και στα εμπορικά πλοία ελληνικής σημαίας το 53-54%. Οι Έλληνες ναυτικοί και ιδιαίτερα οι αξιωματικοί αποτελούν προτεραιότητα των πλοιοκτητών, ενώ αυξάνεται διαρκώς η σπανιότητα ανταγωνιστικών πληρωμάτων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πλέον σημαντικά προβλήματα στην επάνδρωση των εμπορικών πλοίων. Οι κοινωνικές τάσεις της εποχής και το επίπεδο εκπαίδευσης και εξέλιξης των ναυτικών δεν αποτελούν κίνητρο για τους νέους παρότι η ανεργία των νέων κινείται σε ρυθμούς πλέον άνω του 30%, με τον μέσο κοινοτικό όρο να μην υπερβαίνει το 19%.

Διάγραμμα 2-4 Ποσοστό Ελλήνων ναυτικών σε Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



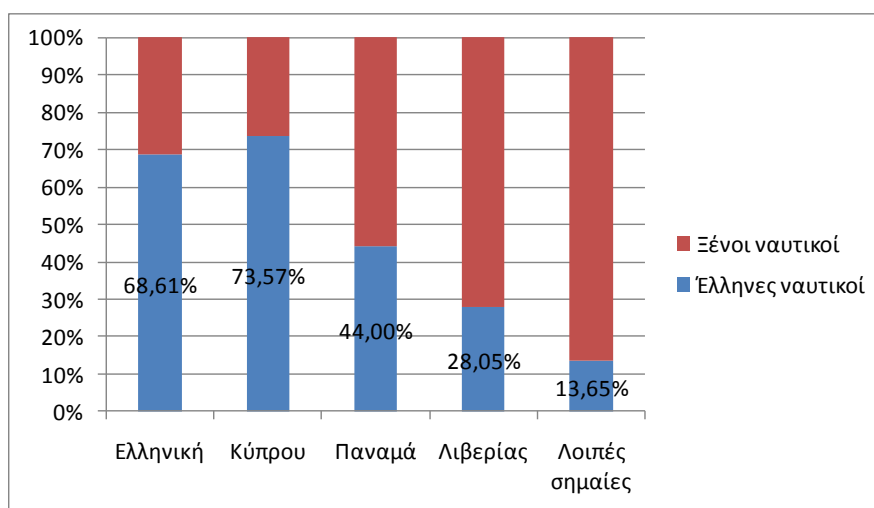
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

Σε ότι αφορά τον Ελληνόκτητο εκτός ελληνικής σημαίας στόλο, παρατηρείται σημαντική συμμετοχή των Ελλήνων ναυτικών στα φορτηγά και δεξαμενόπλοια, γεγονός που καταδεικνύει την υψηλή ζήτηση ιδιαίτερα για Έλληνες αξιωματικούς, αλλά και εξειδικευμένους και έμπειρους Έλληνες ναυτικούς. Διαφοροποίηση και μάλιστα σημαντική παρατηρείται στα υπό ξένη σημαία τουριστικά – επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, αφού το μεγάλο πλήθος ξενοδοχειακού προσωπικού μειώνει σημαντικά το ποσοστό συμμετοχής των Ελλήνων ναυτικών σε σχέση με τους αλλοδαπούς. Η ζήτηση για έμπειρους και ανταγωνιστικούς Έλληνες ναυτικούς στην περίπτωση αυτή περιορίζεται στους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής, αφού το κατώτερο προσωπικό και δη το ξενοδοχειακό, αποτελείται κατά κανόνα από εθνικότητες ασιατικών χωρών.

Στο επόμενο Διάγραμμα εμφανίζεται η συμμετοχή των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία συγκεκριμένων σημαιών, με το ποσοστό των Ελλήνων να διατηρείται σε υψηλά

επίπεδα τόσο στην ελληνική, όσο και στην Κυπριακή σημαία, αλλά και στις σημαίες της Λιβερίας και του Παναμά (κυρίως αφορά Έλληνες αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής).

Διάγραμμα 2-5 Έλληνες ναυτικοί ανά σημαία



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2010

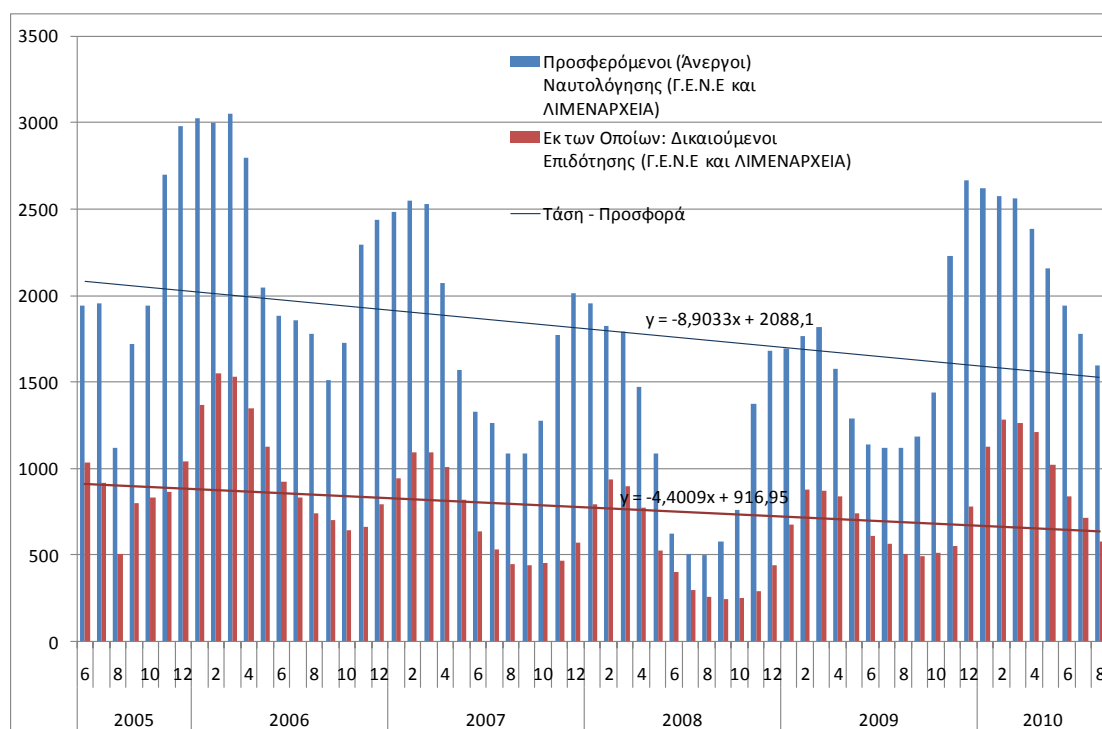
Τέλος, σε ότι αφορά την ανεργία των Ελλήνων ναυτικών, παρουσιάζει σημαντική εποχική μεταβλητότητα, κυρίως λόγω της συμμετοχής των πληρωμάτων που απασχολούνται στα επιβατηγά – τουριστικά ελληνικής σημαίας πλοία. Σταδιακά, την τελευταία πενταετία ο αριθμός των ετησίως εμφανισθέντων ανέργων ναυτικών φθίνει συνεχώς, με τον μέγιστο αριθμό να προσεγγίζει τους 2.500 κατά τους χειμερινούς μήνες που δεν δραστηριοποιούνται τα αντίστοιχα πλοία, οπότε το ξενοδοχειακό κυρίως προσωπικό βρίσκεται εκτός εργασίας.

Από τον αριθμό αυτό, οι δικαιούμενοι επιχορήγησης εργασίας είναι περίπου οι μισοί, ενώ η μείωση των ανέργων και των επιδοτούμενων είναι σημαντική κατά τους μήνες δραστηριοποίησης των πλοίων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι σε περιόδους ισχυρής ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, παρατηρείται σημαντική μείωση της εποχιακής ανεργίας, η οποία όπως είναι φυσικό αυξάνεται σε περιόδους χαμηλής ζήτησης.

Η ανεργία των ναυτικών θα πρέπει να εξειδικευτεί περαιτέρω σε ανεργία ανά ειδικότητα και ανά έτη απασχόλησης των ναυτικών, αφού παρατηρείται το φαινόμενο της προσωρινής ή μικρής διάρκειας ναυτολόγησης με ακανόνιστη επανα – ναυτολόγηση, ιδίως σε ότι αφορά πληρώματα ξενοδοχειακών υπηρεσιών.

Διάγραμμα 2-6 Εξέλιξη ανεργίας ναυτεργατικού δυναμικού 2005 – 2010



Πηγή: Γ.Ε.Ν.Ε., 2010

Σε γενικές γραμμές, τόσο ο απόλυτος αριθμός, όσο και η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών βαίνει μειούμενη, ενώ επισημαίνεται η διαρκής ισχυρή ζήτηση για έμπειρους, ανταγωνιστικούς και νέους αξιωματικούς.

2.4 Ανάλυση προσφοράς ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών – Συσχέτιση Δρομολογιακών Χαρτών με εμπλεκόμενους φορείς προσφοράς

Τα στοιχεία που επεξεργάστηκε η Ομάδα Έρευνας με σκοπό την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στην ακτοπλοϊκή αγορά, αφορούν τους επίσημους πίνακες δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης οι οποίοι βασίζονται στις Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων που κατατέθηκαν στην Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας για την δρομολογιακή περίοδο 01.11.2010 – 31.10.2011. Με βάση τους πίνακες αυτούς, αποτυπώνεται ανά δρομολόγιο (περιλαμβάνονται τα κυριότερα εξ' αυτών) και εταιρεία εκμετάλλευσης, ο χάρτης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών³⁶.

Κύριο χαρακτηριστικό του χάρτη είναι η πολυπλοκότητα των δρομολογίων η οποία αν συνδυαστεί με τα εξίσου ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της έντονης εποχικότητας και της μικρής περιόδου υψηλής ζήτησης, συνθέτουν ένα πολύπλοκο πρόβλημα που αδυνατεί να επιλύσει ταυτόχρονα το πρόβλημα της διατήρησης ικανοποιητικής συχνότητας και κανονικότητας δρομολογίων, την δημιουργία ικανοποιητικής

³⁶ Μη επιδοτούμενη ακτοπλοϊκή αγορά.

κερδοφορίας για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, την διατήρηση της απασχόλησης καθ' όλο το έτος και την έγκαιρη ανακοίνωση των δρομολογίων κάθε περιόδου (ιδίως της τουριστικής).

Η πολυπλοκότητα της υφιστάμενης κατάστασης αποτυπώνεται στους δρομολογιακούς χάρτες που ακολουθούν και αποδίδουν εύγλωττα την υφιστάμενη κατάσταση στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές.

2.4.1 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου

Στην γραμμή του Αργοσαρωνικού και της Πελοποννήσου, διακινούνται ετησίως περί τα 3,2 – 3,5 εκατομμύρια επιβάτες συνολικά. Οι κυριότεροι προορισμοί της γραμμής αφορούν τα λιμάνια της Αίγινας³⁷, του Αγκιστριού, του Πόρου, των Μεθάνων, της Ύδρας, των Σπετσών, της Ερμιόνης και του Πόρτο Χελίου. Η εταιρεία με το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο και μερίδιο αγοράς στην γραμμή είναι η Hellenic Seaways. Εξίσου σημαντικό μερίδιο της αγοράς κατέχουν οι Aegean Flying Dolphins, Nova Ferries και η ANES.

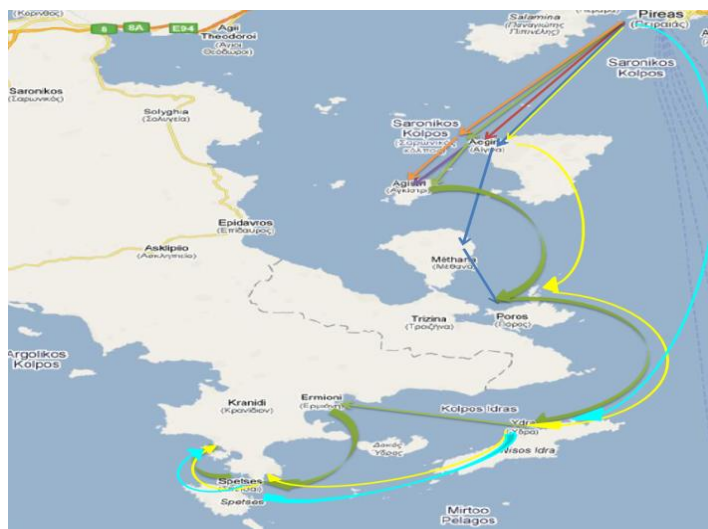
Βασικό αίτημα των κατοίκων ιδιαίτερα των νησιωτικών προορισμών (Ύδρα, Σπέτσες³⁸) αφορά την δυνατότητα εξυπηρέτησης των εμπορευματικών μεταφορών καθ' όλη την διάρκεια του έτους, αφού η διακίνηση των επιβατών υποστηρίζεται ικανοποιητικά. Η γενικότερη κατάσταση των μεταφορικών μέσων παρουσιάζεται αρκετά βελτιωμένη σε σχέση με το παρελθόν, ενώ η γραμμή συνολικά μπορεί να θεωρείται από τις καλύτερα εξυπηρετούμενες σε συνολικό επίπεδο.

Στον πίνακα που ακολουθεί και στο σχετικό γράφημα, αποτυπώνεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, καθώς επίσης το πλήθος των φορέων προσφοράς που εκτελούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια.

³⁷ Η εξυπηρέτηση της νήσου Αίγινας πραγματοποιείται κατά τα πρότυπα αστικής συγκοινωνιακής γραμμής, δεδομένης της καθημερινής εξυπηρέτησης πολιτών, οι οποίοι εργάζονται στη Νομαρχία Πειραιά και έχουν ως μόνιμη κατοικία την Αίγινα.

³⁸ Οι συγκεκριμένες περιοχές διαφοροποιούνται ως προς τα υπόλοιπα νησιά, δεδομένου ότι δεν επιτρέπεται (Ύδρα) ή επιτρέπεται με περιορισμούς (Σπέτσες) η χρήση ΙΧ οχημάτων. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα αποβίβασης (επιβίβασης) αυτοκινήτων, στις συγκεκριμένες γραμμές δραστηριοποιούνται Ε/Γ πλοία.

Εικόνα 2-1 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου/ Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς



ΒΑΣΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου		ΛΟΙΠΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Αργοσαρωνικού & Πειραιώς – Πελοποννήσου		
Γραμμή	Εταιρεία	Γραμμή	Εταιρεία	
→ Πειραιάς - Αίγινα	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) Α.Ν.Ε.Σ. ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ III Ν.Ε. ΝΟΒΑ ΦΕΡΡΙΣ I Ν.Ε.	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΠΕΡΑΜΑ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΝΗΣΗΣ Ν.Ε.	
→ Πειραιάς - Αίγινα - Αγκίστρι	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) ΛΙΒΙΚ Ν.Ε. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε. ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ III Ν.Ε.		ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ Ν.Ε.	
→ Πειραιάς - Αίγινα - Μέθαινα - Πόρος	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)		ΚΥΧΡΕΑΣ Ν.Ε.	
→ Αίγινα - Αγκίστρι	ΑΓΚΙΣΤΡΙΩΤΙΚΗ Ν.Ε.		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α Ν.Ε.	
→ Πειραιάς - Αίγινα - Αγκίστρι - Πόρος - Ύδρα - Ερμιόνη - Σπέτσες - Πόρτοχελι	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)		ΛΕΙΒΑΔΑΣ Ν.Ε.	
→ Πειραιάς - Αίγινα - Πόρος - Ύδρα - Ερμιόνη - Σπέτσες - Πόρτοχελι	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)		ΛΕΙΒΑΔΑΣ Ν.Ε. ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ Ν.Ε. ΜΑΧΗΤΗΣ Ν.Ε.	
→ Πειραιάς - Ύδρα - Ερμιόνη - Σπέτσες - Πόρτοχελι	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)		ΝΗΡΗΪΔΕΣ Ν.Ε. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΑ Ν.Ε. ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ν.Ε. ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ Ν.Ε. ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ Ν.Ε. ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ Ν.Ε. ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε. ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ Ν.Ε. ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ I Ν.Ε. ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ III Ν.Ε. ΦΕΙΔΙΑΣ Ν.Ε. ΦΟΙΝΙΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ Ν.Ε. ΣΙΦΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	
			ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ	ΜΠΟΥΦΗΣ Ν.Ε.
			ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ-ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ	ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ Ν.Ε. ΚΑΝΤΙΑ ΣΙΤΥ Ν.Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΣ Ν.Ε. ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ IV Ν.Ε.
			ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-Μ.ΠΕΥΚΟ	ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΥΜΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ ΝΕΟΣΑΛΑΜΙΝΙΑΚΗ Ν.Ε. ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ Ν.Ε.
		ΕΛΑΦΟΝΗΣΟ-ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ Ν.Ε.	
		ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ Ν.Ε.	
		ΥΔΡΑ-ΜΕΤΟΧΙ	ΥΔΡΑ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.	
		ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ	ΝΕΟΣΑΛΑΜΙΝΙΑΚΗ Ν.Ε.	
		ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΕΛΗΝΙΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΚΑΡΑΤΖΑΝΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	
		ΠΟΡΟ-ΓΑΛΑΤΑ	Κ.ΒΑΡΒΕΡΗΣ-Μ. ΠΙΑΝΝΑΚΟΣ Ν.Ε.	

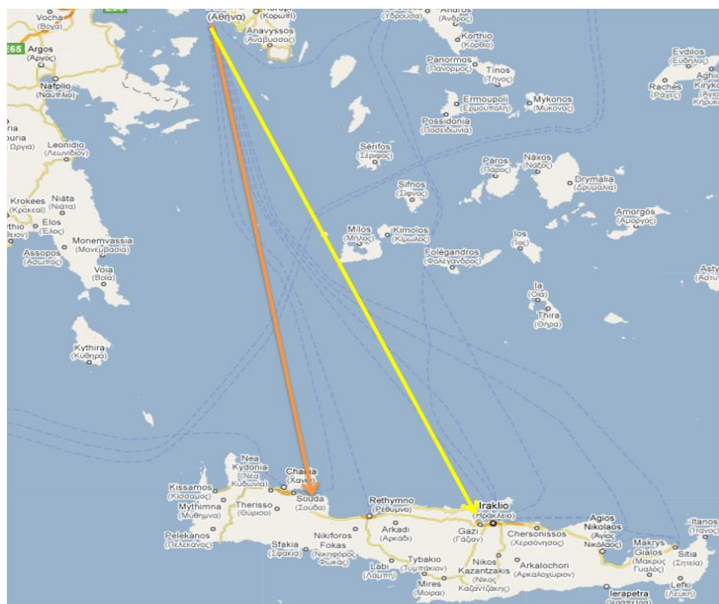
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ)



2.4.2 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς – Κρήτης

Από πλευράς σημαντικότητας στην διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων, οι γραμμές που συνδέουν την Κρήτη με την ηπειρωτική χώρα βρίσκονται στην κορυφή της σχετικής λίστας. Τόσο οι εμπορευματικές μεταφορές, όσο και η διακίνηση επιβατών (η δυναμικότητα της γραμμής αναφέρεται σε 2,3 – 2,5 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος), παρουσιάζουν την χαμηλότερη εποχικότητα και δεν εξαρτώνται αποκλειστικά από την τουριστική κίνηση, αν και παρουσιάζουν το μέγιστο της ζήτησης κατά την θερινή περίοδο (μήνες Ιούλιος, Αύγουστος).

Οι εταιρείες που παραδοσιακά εξυπηρετούν την Κρήτη, είναι οι Μινωικές γραμμές και η ANEK, ενώ τα τελευταία έτη στην γραμμή έχει εισέλθει η Attica, αυξάνοντας τον ανταγωνισμό. Μικρότερες εταιρείες εκτελούν περιστασιακά ή έκτακτα δρομολόγια, συνδέοντας τα λιμάνια εκτός των Χανίων και του Ηρακλείου (Ρέθυμνο, Σητεία), με προορισμούς της ηπειρωτικής χώρας, όπως ο Πειραιάς, η Καλαμάτα, αλλά και δρομολόγια που συνδέουν την Κρήτη με τα νησιά της Δωδεκανήσου και των Κυκλάδων. Οι κυριότερες συνδέσεις στην γραμμή Κρήτη – Πειραιάς φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

Εικόνα 2-2 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς - Κρήτης/ Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς



ΒΑΣΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμής Κρήτης		ΛΟΙΠΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμής Κρήτης	
Γραμμή	Εταιρεία	Γραμμή	Εταιρεία
 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (ANEK LINES)	N.D. ΚΡΗΤΗ	ANENDYK N.E.
	BLUE STAR FERRIES NAE		ΥΙΟΙ ΜΑΝΟΥΣΟΥ ΠΑΛΙΝΑΚΗ
	ΑΤΤΙΚΑ ΦΕΡΡΙΣ ΝΕ (SUPER FAST FERRIES)		
	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ANE		
 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΧΑΝΙΑ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (ANEK LINES)		

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ)

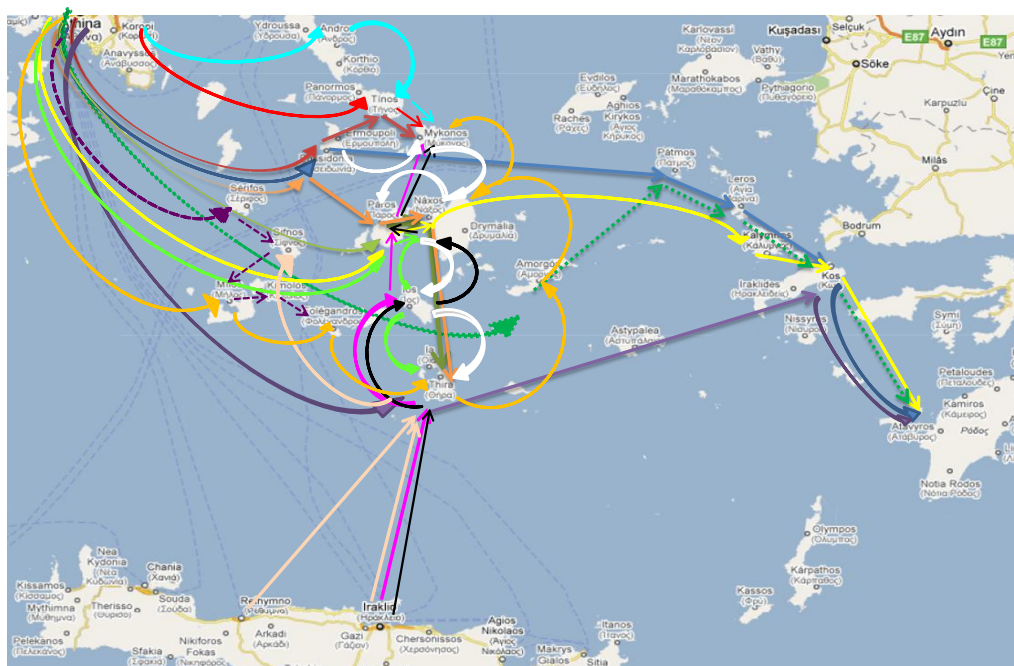
2.4.3 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς - Δωδεκανήσου - Κυκλάδων - Κρήτης

Οι γραμμές που συνδέουν τον Πειραιά με τα μικρά και μεγάλα λιμάνια των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου αποτελούν ένα πολυσύνθετο και πολύπλοκο δίκτυο, το οποίο παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Μεγάλος αριθμός μικρών νησιών με έντονη εποχικότητα, τα οποία ζητούν να απολαμβάνουν ισότιμες συνθήκες συχνότητας, επάρκειας, κανονικότητας και ποιότητας με τα μεγαλύτερα, εμπορικότερα νησιά τα οποία αποτελούν κάθε φορά το «μήλον της έριδος» για τις ανταγωνίστριες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Ωστόσο, με βάση τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης και την έντονη εποχικότητα (όπως αυτή παρουσιάστηκε εκτενώς στο 1^ο κεφάλαιο του παρόντος), η τήρηση δρομολογίων υπό ίδιες/ παρόμοιες συνθήκες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους οδηγεί σε αντικοινομίες και σε ζημιογόνα εκμετάλλευση των επιχειρήσεων του κλάδου (βλ. Κεφάλαιο 3 του παρόντος).
- Συχνές διαφοροποιήσεις στον ακτοπλοϊκό χάρτη κάθε περιοχής αναφοράς, με αποτέλεσμα την αδυναμία προσαρμογής των επενδύσεων σε ένα σταθερό και μακροπρόθεσμο βιώσιμο οικονομικό περιβάλλον. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από την ανάλυση των δημοσιευμένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων, όπου γίνεται φανερή η τάση μείωσης από έτος σε έτος των μεγεθών της κερδοφορίας, αλλά και της γενικότερης επιβάρυνσης των στοιχείων του παθητικού.
- Κατά την τελευταία δεκαετία υπήρξαν σημαντικές επενδύσεις σε μέσα μεταφοράς, ο ακτοπλοϊκός στόλος στο σύνολό του αναβαθμίστηκε σημαντικά, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων μειώθηκε, η ταχύτητα των μέσων αυξήθηκε σημαντικά, το επίπεδο εξυπηρέτησης βελτιώθηκε αισθητά, ως απότοκο των ευνοϊκών μακροοικονομικών συνθηκών που επικράτησαν. Ο χαμηλός δανεισμός, η αύξηση του βιοτικού επιπέδου και του μεταφερόμενου έργου, η προσδοκία για οικονομική άνθηση από τη

διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας και της μεταολυμπιακής περιόδου (η οποία τελικά περιορίστηκε στην περίοδο 2005-2006), η ανάδειξη των ελληνικών προορισμών με αιχμή του δόρατος τις Κυκλάδες και τα νησιά της Δωδεκανήσου, η αναμονή προσαρμογής της Ελληνικής νομοθεσίας σύμφωνα με το Κοινοτικό Δίκαιο, αποτέλεσαν μερικούς από τους παράγοντες σημαντικών επενδύσεων στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, βελτιώνοντας σημαντικά την θέση της σε σχέση με το παρελθόν. Ωστόσο, η μερική προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου προς το κοινοτικό σχετικά με την απελευθέρωση της αγοράς των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, συνέτεινε στην αδυναμία δημιουργίας συνθηκών βιωσιμότητας και απόσβεσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων.

Εικόνα 2-3 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Κυκλάδων – Κρήτης / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς



ΒΑΣΙΚΑ και ΛΟΙΠΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμών Πειραιά / Ραφήνας - Δωδεκανήσων / Κυκλάδων	
Γραμμή	Εταιρεία
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ-ΘΗΡΑ-ΑΜΟΡΓΟ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΝΑΞΟ-ΜΥΚΟΝΟ	ΙΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	BLUE STAR FERRIES NAE ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-(ΘΗΡΑ)	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) (όχι Θήρα) ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΪΝΣ (όχι Θήρα)
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	BLUE STAR FERRIES NAE ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΪΝΣ
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ-ΜΗΛΟ-(ΚΙΜΩΛΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ)	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (μέσω Κύθνου) ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Ν.Ε. (μέσω Κύθνου) ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) (όχι ΚΙΜΩΛΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ)
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-(ΣΥΡΟ)-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ	BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΪΝΣ ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-(ΠΑΡΟ)	ΣΗ ΤΖΕΤ II Ν.Ε ΙΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) (όχι Πάρο)
→ ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α Ν.Ε. ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε. ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE) BLUE STAR FERRIES NAE
→ ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
→ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΣΙΦΝΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟ-ΘΗΡΑ-ΠΕΙΡΑΙΑ	ΥΨΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ Ν.Ε.
→ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΙΟ-ΠΑΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ	ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
→ ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΙΟ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ	ΙΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ Ν.Ε
→ ΘΗΡΑ - ΘΗΡΑΣΙΑ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΑΝΑΦΗ	ΣΑΟΣ ΑΝΕ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (SAOS FERRIES)
→ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ)

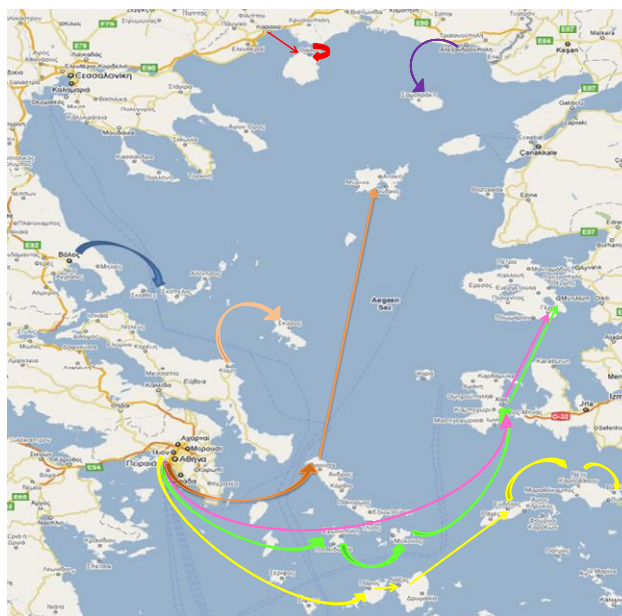
Το χαρακτηριστικότερο «πεδίο» ανταγωνιστικής αντιπαράθεσης υπήρξε και συνεχίζει να υφίσταται, ο χώρος των ακτοπλοϊκών μεταφορών στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Η εικόνα 2-3 με το συνοδευόμενο Πίνακα δίνουν εμφανώς την εικόνα άναρχης εκμετάλλευσης του χώρου με πολλές γραμμές, παράλληλα με μεγάλο αριθμό μικρών και μεγάλων εταιρειών οι οποίες λειτουργούν σε ένα οικονομικό πεδίο ανίκανο να παράγει βιώσιμα χρηματοοικονομικά μεγέθη, παρά την σημαντική κίνηση που καταγράφει. Όπως αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο «Ζήτηση Ακτοπλοϊκών Μεταφορών», η ζήτηση είναι σε φθίνουσα τάση ήδη από το 2007 και εντεύθεν, με τις προβλέψεις να παραμένουν δυσσώγιες και για το τρέχον έτος.

2.4.4 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμών Βόλου - Ευβοίας - Σποράδων, Πειραιώς - Δωδεκανήσου - Καβάλας, Χίου - Μυτιλήνης, Ραφήνας - Εύβοιας

Οι γραμμές που συνδέουν το Ανατολικό και Βόρειο Αιγαίο με τον Πειραιά και την λοιπή ηπειρωτική χώρα, παρουσιάζουν σχετικά καλύτερη εικόνα από πλευράς αριθμού εταιρειών και διαφοροποιημένων δρομολογίων από έτος σε έτος. Βασική αιτία θεωρείται η ζήτηση υπηρεσιών η οποία δεν εξαρτάται τόσο από την εποχική θερινή τουριστική ζήτηση, αφού τα νησιά του ανατολικού και βόρειου αιγαίου διατηρούν σε σημαντικό επίπεδο την ζήτηση επιβατών και εμπορευμάτων και κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Σε ότι αφορά την διασύνδεση των νησιών του Β. Αιγαίου με τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, παρατηρείται σημαντική εποχικότητα, αφού οι νησιωτικοί προορισμοί ενδείκνυνται για θερινές διακοπές μειώνοντας το μεταφορικό έργο στο 25% κατά την χειμερινή περίοδο³⁹. Το γεγονός αυτό καθιστά το περιθώριο λειτουργίας σε συνθήκες οικονομικής βιωσιμότητας εξαιρετικά δύσκολο με πολλές γραμμές αυτών των χαρακτηριστικών, να εντάσσονται στις «άγονες γραμμές» και να επιχορηγείται η διατήρησή τους.

Εικόνα 2-4 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμών Βόλου – Ευβοίας – Σποράδων, Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Καβάλας, Χίου – Μυτιλήνης, Ραφήνας – Εύβοιας / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς



³⁹ Σημειώνεται ότι ενώ αρχικά η γραμμή ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ λειτούργησε υπό καθεστώς ελεύθερης δρομολογιακής γραμμής, στη συνέχεια λειτούργησε υπό καθεστώς αποκλειστικής εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι η λειτουργία της κατέστη ζημιογόνα, η συγκεκριμένη γραμμή εντάχθηκε στις άγονες και πλέον λειτουργεί υπό καθεστώς επιδοτούμενης γραμμής.

ΒΑΣΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμών Βόλου – Ευβοίας – Σποράδων / Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Καβάλας / Χίου – Μυτιλήνης / Ραφήνας – Εύβοιας	
Γραμμή	Εταιρεία
ΒΟΛΟΣ - ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΣΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
	ΕΛΛΑΣ ΣΤΡΩΤΗ ΚΑΤ Ν.Ε.
	ΣΑΟΣ ΑΝΕ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (SAOS FERRIES)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	ΣΑΟΣ ΑΝΕ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (SAOS FERRIES)
ΚΑΒΑΛΑ-ΠΙΡΙΟ / ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟ	ΝΑΥΠΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε.
	ΙΣΙΔΟΡΟΣ Ν.Ε.
	ΡΟΔΟΠΗ Ν.Ε.
	ΤΑΚΥΠΛΟΔΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ Ν.Ε.
	ΠΟΡΘΗΜΕΙΑ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ Ν.Ε.
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Α' Ν.Ε.
	ΝΑΥΠΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (ANEK LINES) ΝΑΥΠΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΣΟΥ ΑΕ (NEA A.E.)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΑΡΟ-ΛΗΜΝΟ	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ (μόνο ΦΟΡΤΗΓΟ)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΣΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΕΥΒΟΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΥΙ	ΣΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΣ ΑΝΕ (HELLENIC SEAWAYS ANE)
ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.

ΛΟΙΠΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμών Βόλου – Ευβοίας – Σποράδων / Πειραιώς – Δωδεκανήσου – Καβάλας / Χίου – Μυτιλήνης / Ραφήνας – Εύβοιας	
Γραμμή	Εταιρεία
ΑΙΔΗΦΟ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ II Ν.Ε.
	Ν.Ε. ΠΟΡΘΗΜΕΙΟΝ
	ΠΡΕΒΕΖΑ II Ν.Ε.
	ΦΑΙΕΡΟΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
	ΟΚΥΡΡΟΗ Ν.Ε.
ΓΑΥΔΑ-ΑΠΟΚΑΜΠΟ	ΑΙΔΗΦΟΣ Ν.Ε.
	ΑΜΑΛΑΘΕΙΑ I Ν.Ε.
	ΝΕΑ ΤΕΥΚΡΟΣ Ν.Ε.
	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β Ν.Ε.
	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ II Ν.Ε.
ΟΡΟΠΟ-ΕΡΕΤΡΙΑ	ΠΟΡΘΗΜΕΙΑΚΗ Ν.Ε.
	ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ Π/Θ Ν.Ε.
	ΠΡΕΒΕΖΑ IV Ν.Ε.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ III Ν.Ε.
	ΝΕΑ ΨΑΡΡΑ II Ν.Ε.
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΔΑΦΝΗ-Ι.Μ. ΜΕΤ. ΛΑΥΡΑΣ-ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥΣ ΑΙΜΕΝΕΣ	ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ Ν.Ε.
	ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΛΑΪΝΣ Ν.Ε.
	ΦΕΡΡΥ ΝΟΤΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ Ν.Ε.
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ-ΑΙΜ. ΑΠΟΥ ΟΡΟΥΣ-ΔΑΦΝΗ	ΜΙΚΡΟΘΟΣ Ν.Ε.
	ΜΙΚΡΟΘΟΣ Ν.Ε.
ΑΙΜΙΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ	ΓΟΡΤΥΠΗΚΟΣ Ν.Ε.
ΥΔΡΑ-ΜΕΤΩΧΙ	ΖΩΓΚΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΑΠΟΣ ΚΟΜ/ΝΟΣ-ΑΠΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΑΙΧΑΛΑΣ)	ΣΥΜΠΛΑΚΙ ΟΙΚΤΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ-ΚΡΙΤΣΙΚΗΣ

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ)

2.4.5 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πατρών – Ακαρνανίας – Ιονίων Νήσων

Η γραμμή Πατρών – Ακαρνανίας – Ιονίων νήσων και Κυλλήνης – Ζακύνθου – Κεφαλονιάς, διαφοροποιείται σημαντικά σε σχέση με τις γραμμές που εξυπηρετούν την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών του Αιγαίου πελάγους με την ηπειρωτική χώρα. Πρόκειται για μια καλή αγορά, με γραμμές έντονης εποχικότητας, μικρών αποστάσεων, όπου κατά κύριο λόγο εξυπηρετούνται από μικρές σχετικά ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Βασικό χαρακτηριστικό των γραμμών αυτών είναι ότι η μικρή απόσταση από την ενδοχώρα και ο μικρός – συγκρινόμενος με τον πληθυσμό των νησιών του αιγαίου πελάγους – μεταφερόμενος πληθυσμός⁴⁰, δεν αποτέλεσαν σημείο οικονομικής αντιπαράθεσης, με αποτέλεσμα οι γραμμές να μείνουν στην εκμετάλλευση εταιρειών και μέσω των χαμηλότερα ποιοτικά κριτήρια, αλλά παράλληλα χωρίς το βάρος της απόσβεσης σημαντικών στοιχείων του ενεργητικού και διαρκούς επιβάρυνσης της σχέσης ιδίων προς ξένα κεφάλαια. Εξαιρεση αποτελούν οι

⁴⁰ Ωστόσο, η γραμμή σύνδεσης Κυλλήνης – Ζακύνθου παρουσιάζει σημαντική αύξηση σε όρους μεταφοράς, η οποία σε συνδυασμό με τη χαμηλότερη αξία προς απόσβεση των απασχολούμενων πλοίων, συμβάλλει στην επίτευξη θετικών αποτελεσμάτων από την πλευρά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη γραμμή.

Μινωικές Γραμμές & οι Superfast Ferries, οι οποίες συνδέουν τα δρομολόγιά τους με την Ιταλία, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται με σημαντικό κεφαλαιουχικό κόστος, δεδομένης της δραστηριοποίησης πιο σύγχρονων πλοίων.

Η μορφή εκμετάλλευσης των γραμμών του Ιονίου, προσιδιάζει με την μορφή hub & spoke (κέντρου αναχωρήσεων και ανταποκρίσεων) που θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε μεγαλύτερη κλίμακα και σε άλλες περιπτώσεις, οδηγώντας σε συνθήκες ανάπτυξης με γνώμονα το ιδιωτικό κόστος παράλληλα με την ικανοποίηση των όρων κοινωνικού οφέλους.

Εικόνα 2-5 Δρομολογιακός Χάρτης Γραμμής Πατρών – Ακαρνανίας – Ιονίων Νήσων / Εμπλεκόμενοι φορείς προσφοράς



ΒΑΣΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμής Ιονίου		ΛΟΙΠΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ Γραμμής Ιονίου	
Γραμμή	Εταιρεία	Γραμμή	Εταιρεία
▶ ΠΑΤΡΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	▶ ΑΛΕΟΥΡΙ - ΑΡΤΟΣΤΟΛΙ	ΣΥΜΠΛΟΚΗΤΗΣΙΑ ΒΑΣΟΣ Κ
	ΑΙΟΛΟΣ Ν.Ε.		ΠΟΡΦΩΜΕΛΑ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ Ν.Ε.
	ΑΚΑΙΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	▶ ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ(ΠΙΣΑΕΤΟΣ)-ΒΑΣΙΛΙΚΗ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ	ΙΟΝΙΟΝ Π.Ν.Ε.
	ΓΑΥΔΟΣ Ι.Ν.Ε.	▶ ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ(ΠΙΣΑΕΤΟΣ)-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΙΟΝΙΟΝ Π.Ν.Ε.
	▶ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΑΙΣΤΑ ΦΑΙΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	▶ ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΤΗΝ/Α-ΒΑΘΥ) - ΛΕΥΚΑΔΑ (ΠΟΛΗ)	ΤΑΦΙΟΝ Ν.Ε.
	▶ ΕΥΑΓΓΕΛΑΤΡΙΑ Ν.Ε. ΡΙΟΥ		
	ΙΟΝΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε.		
	ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.		
	ΑΥΡΑ Ν.Ε.		
	ΝΟΣΤΟΣ Ν.Ε.		
ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ Ν.Ε.			
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ			
ΟΣΚΟΣ ΔΑΠΑ Ν.Ε.			
ΦΑΙΣΤ-ΕΣΠΙΡΕΣ ΑΛΙΟΣ Ν.Ε.			
▶ ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ν.Ε.			
▶ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ Ν.Ε.			
▶ ΑΚΑΙΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.			
▶ ΕΥΑΓΓΕΛΑΤΡΙΑ Ν.Ε. ΡΙΟΥ			
▶ ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ ΑΛΙΟΣ Ν.Ε.		
▶ ΜΙΚΡΑΙΑΣ Ν.Ε.			
▶ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΙΣΑΕΙ	Ν.Ε. ΜΗΟΣ ΠΙΣΑΕΙ		
▶ ΠΕΤΡΑΚΗΣ Ν.Ε.			
▶ ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ	ΓΡΑΜΜΗΝ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥΝ.Ε.		
▶ ΚΥΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΓΡΑΜΜΗΝ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥΝ.Ε.		
	Δ. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.		
	ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ Ν.Ε.		
	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ		
	Δ. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ Ν.Ε.		
▶ ΚΥΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟ	ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ Ν.Ε.		
	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ		
▶ ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ	ΙΟΝΙΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε.		
	ΓΩΝΙΣΤ ΦΕΡΡΥ Ν.Ε.		
▶ ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	ΓΩΝΙΣΤ ΦΕΡΡΥ Ν.Ε.		

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Δηλώσεις Τακτικής Δρομολόγησης Ακτοπλοϊκών Πλοίων 2010 – 2011 (ΥΠΟΙΑΝ)

Σημειώνεται ότι αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου ήταν η αποτύπωση της προσφοράς στις βασικές ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές. Στη συνέχεια του παρόντος παρουσιάζεται η αποτύπωση των μεριδίων της ακτοπλοϊκής αγοράς, καθώς και η διαχρονική εξέλιξή της.

2.5 Μεριδία αγοράς στην Ακτοπλοϊκή Αγορά

Αναφορικά με τα μερίδια αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα, θα πρέπει να επισημανθεί ο αποσπασματικός τρόπος με τον οποίο τηρούνται τα στατιστικά στοιχεία της αγοράς. Το σύνολο του παραγόμενου ετήσιου κύκλου εργασιών της αγοράς δεν παρακολουθείται ξεχωριστά από την ΕΛΣΤΑΤ και περιλαμβάνεται εντός παραγόμενου προϊόντος της ελληνικής ναυτιλίας στο σύνολό της (θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβανομένων της ποντοπόρου ναυτιλίας, του yachting, της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας).

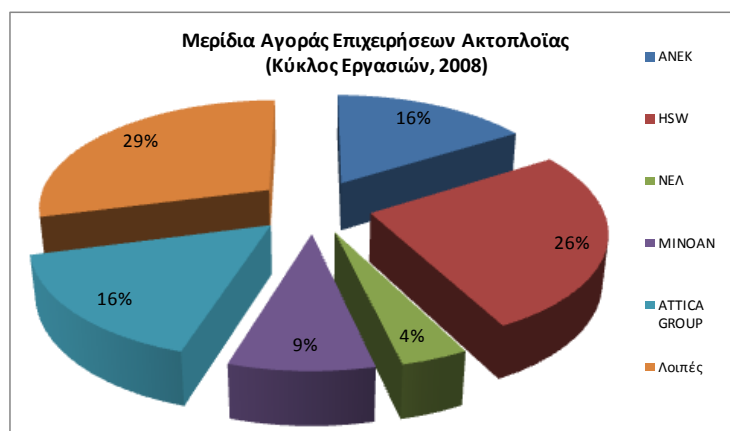
Σύμφωνα με εκτιμήσεις από διάφορες πηγές και κύρια από την ΕΤΕ, προσδιορίζεται ως σύνολο κύκλου εργασιών το ποσό του 1,4 περίπου δις ευρώ ετησίως (0,6% του ΑΕΠ), με σημαντικές τάσεις συρρίκνωσης κατά την τελευταία διετία 2009 - 2010.

Τα στοιχεία που αφορούν τον κύκλο εργασιών των επιχειρήσεων της ακτοπλοΐας έχουν αντληθεί από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς των εταιρειών και διαχωρίζονται σε ποσά που προέρχονται από την δρομολόγηση πλοίων στην Αδριατική, στις εγχώριες ακτοπλοϊκές αγορές, σε οριακές γραμμές και στο yachting, όπως προσδιορίζονται στον επόμενο πίνακα.

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ, 2008				
	Εσωτερική Ακτοπλοΐα	Αδριατική	Λοιπές Γραμμές	Yachting
ANEK	135.254.000	143.682.000		
HSW	221.171.000	0	0	
NEA	33.007.000			
MINOAN	71.040.358	142.589.042		
ATTICA GROUP	135.455.000	169.328.000	21.128.000	
Λοιπές Εταιρείες	244.327.500	0	0	
Σύνολο	840.254.858	455.599.042	21.128.000	93.950.000
Σύνολο 5 Εταιρειών	595.927.358			

Τα στοιχεία που αφορούν τον κλάδο του yachting αντλήθηκαν από την διακριτά παρακολουθούμενη αγορά και αφορούν το σύνολο των επιχειρήσεων που δημοσιεύουν οικονομικά στοιχεία. Τα μερίδια αγοράς των πέντε μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου (εθνικό επίπεδο, δεν περιλαμβάνεται η Αδριατική), κατά το έτος 2008 διαμορφώνονται σε ότι αφορά τον κύκλο εργασιών σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί. Η HSW διατηρεί ηγετική θέση στην αγορά (εκτός Αδριατικής), με την ANEK και την Attica Group να ακολουθούν. Την τέταρτη θέση καταλαμβάνει η MINOAN και ακολουθεί η NEA. Το σύνολο των πέντε μεγαλύτερων εταιρειών καταλαμβάνει το 71% της εγχώριας αγοράς, με το υπόλοιπο 29% να διαμοιράζεται σε μεγάλο πλήθος μικρότερων ναυτιλιακών εταιρειών.

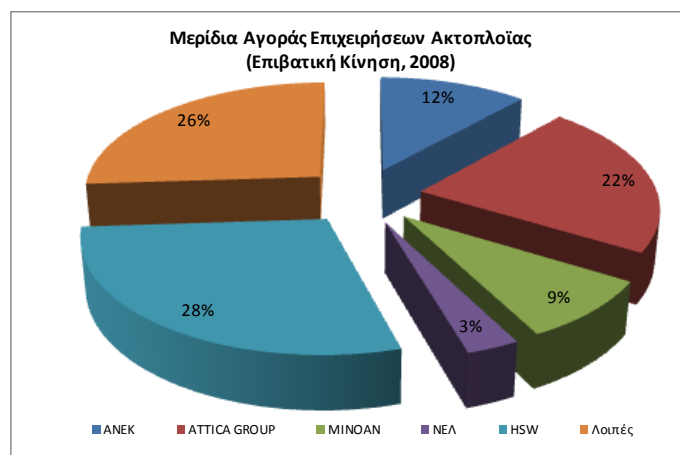
Διάγραμμα 2-7 Μερίδια αγοράς επιχειρήσεων ακτοπλοΐας (κύκλος εργασιών)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ισολογισμούς/ ετήσιες εκθέσεις εταιρειών, Hellastat & ETE

Σε ότι αφορά το μερίδιο επί των διακινηθέντων επιβατών, το σύνολο των επιβατών διαμορφώνεται σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί, στους 18,2 εκατομμύρια επιβάτες για το έτος 2008, παρουσιάζοντας κατά τα τελευταία έτη μειούμενο ρυθμό εξέλιξης, ο οποίος σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της ΕΣΥΕ, παρουσιάζει κατά τα έτη 2009 και 2010 περαιτέρω σημαντική υποχώρηση (βλ. Κεφάλαιο 1). Αναφορικά με τα μερίδια αγοράς επιβατικής κίνησης των επιχειρήσεων της Ακτοπλοΐας (έτος 2008), η εικόνα του κλάδου δείχνει την HSW να ηγείται της αγοράς, λόγω της κίνησης που απολαμβάνει στην πολυπληθή αγορά του Αργοσαρωνικού. Ακολουθούν οι Λοιπές εταιρείες, η Attica Group και η ANEK, η οποία με μικρότερο αριθμό διακινηθέντων επιβατών, απολαμβάνει όμως αναλογικά μεγαλύτερο μερίδιο κύκλου εργασιών. Το γεγονός φανερώνει την δυναμική της γραμμής «Πειραιά – Κρήτης» και εξηγεί τον διευρυνόμενο ανταγωνισμό επί της συγκεκριμένης γραμμής. Με βάση τα στοιχεία του παρακάτω διαγράμματος, επιβεβαιώνεται ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς, με τις πέντε μεγαλύτερες εταιρείες να καταλαμβάνουν το 74% της επιβατικής κίνησης.

Διάγραμμα 2-8 Μέρη αγοράς επιχειρήσεων ακτοπλοΐας (επιβατική κίνηση)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ισολογισμούς/ ετήσιες εκθέσεις εταιρειών, Hellastat & ETE

Από τα στοιχεία που παρατέθηκαν, προκύπτει σχετικά υψηλή συγκέντρωση στον κλάδο που κατά κύριο λόγο οφείλεται:

- Στην εποχικότητα της ζήτησης για υπηρεσίες ακτοπλοϊκών μεταφορών και την συνακόλουθη ανάγκη για επιδότηση των περιόδων χαμηλής ζήτησης με έσοδα από περιόδους αιχμής, με αποτέλεσμα την ανισοκατανομή των χρηματοροών στην διάρκεια του έτους,
- Στην ανομοιομορφία της ζήτησης, αφού λίγοι προορισμοί συγκεντρώνουν τις προτιμήσεις των βασικών πρωταγωνιστών της αγοράς,
- Στις συνθήκες λειτουργίας του κλάδου, τις υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις (επενδύσεις μεγάλης κλίμακας) και το υψηλό ποσοστό του σταθερού κόστους ως προς το συνολικό,
- Στην ανάγκη για επίτευξη σημαντικών οικονομικών κλίμακας αλλά και την εκμετάλλευση συνεργειών σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων με απώτερο στόχο τη δραστικά επαρκή μείωση του κόστους λειτουργίας.

2.6 Διαχρονική εξέλιξη των φορέων της προσφοράς στην Ακτοπλοϊκή Αγορά

Κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, η Ελληνική ακτοπλοΐα παρουσίασε ιδιαίτερη επιχειρηματική κινητικότητα και άνθηση, ειδικότερα προς τα τέλη του αιώνα. Τα επιχειρηματικά και επενδυτικά βήματα στην ακτοπλοΐα αρχικά υπήρξαν λιγοστά και δειλά, δεδομένου ότι η Ελληνική αγορά και οικονομία ήταν κατακερματισμένη. Ωστόσο, με το πέρασμα των ετών αρκετοί Έλληνες επιχειρηματίες προέβησαν σε σημαντικές επενδυτικές κινήσεις το μεγαλύτερο μέρος των οποίων, όπως καταδεικνύουν τα στοιχεία, δεν κατάφεραν να επιβιώσουν στο πέρασμα των χρόνων. Σήμερα, η Ελληνική ακτοπλοΐα απαρτίζεται, κατά κύριο λόγο, από

επιχειρήσεις νεότερων γενεών και με ελάχιστες εξελίξεις από εκείνες σπουδαίων επενδυτών του περασμένου αιώνα (λ.χ. A.N.E.K., Minoan Lines, NEL lines, Attica Group) οι οποίοι κατάφεραν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις του ιδιόρρυθμου αυτού κλάδου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία έτη οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσφεύγουν σε ξένα κεφαλαία και επενδυτές, γεγονός που φθείρει τα θεμέλια της ελληνικής ακτοπλοΐας. Ειδικότερα, στο Παράρτημα του Παρόντος παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της μετοχικής σύνθεσης των μεγαλύτερων ομίλων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας κατά τα έτη 2006 – 2010, όπου διαφαίνεται η ολοένα και μεγαλύτερη συμμετοχή ξένων θεσμικών επενδυτών στο μετοχικό κεφάλαιό τους. Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι μέσα από την παρουσίαση των σημαντικότερων Ελληνικών επιχειρήσεων και επιχειρηματιών οι οποίοι επένδυσαν στον κλάδο της ακτοπλοΐας κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, να καταδειχθεί η δυσκολία δημιουργίας και διατήρησης στην αγορά μιας τέτοιας επένδυσης. Ας σημειωθεί ότι οι επιχειρήσεις αυτές, σχεδόν πάντα ταυτίζονταν με τον πλοιοκτήτη και την οικογένειά του. Με το σκεπτικό αυτό παραθέτουμε μια σειρά από τις σημαντικότερες επιχειρήσεις και πλοιοκτήτες της Ελληνικής ακτοπλοΐας⁴¹.

Ο **Ευάγγελος Π. Νομικός**, υπήρξε ο πρώτος εφοπλιστής ο οποίος έσπευσε να επενδύσει στην ακτοπλοΐα. Ειδικότερα, ο Ευάγγελος Νομικός αγόρασε τον Ιούλιο του 1945 τρία μικρά σουηδικά ατμόπλοια 300-400 τόνων με σκοπό να τα μετασκευάσει και να τα δρομολογήσει στις ακτοπλοϊκές γραμμές, εκ των οποίων τελικά μόνο τα δύο πρώτα κατέπλευσαν στην Ελλάδα. Ο κος Νομικός αποσύρθηκε αργότερα από την αγορά με τη πώληση των δύο πλοίων τα οποία είχε στην κατοχή του (το 1ο στον Αντώνιο Λ. Διαμαντόπουλο και στη Σγουρή το 1948 και το 2ο στο Γιάννη Σ. Λάτση το 1949).

Οι επιχειρήσεις της οικογένειας **Ποταμιάνου** είναι μία από τις οικογένειες οι οποίες δραστηριοποιήθηκαν σημαντικά στην ελληνική ακτοπλοΐα κατά την υπό εξέταση περίοδο. Συγκεκριμένα, η Ατμοπλοΐα «Γ. Ποταμιάνος» προέβη το 1945 σε αγορά θαλαμηγού που μετασκευάστηκε σε επιβατηγό, αγορά του υπό αγγλική σημαία «ΑΤΤΙΚΙ» και του επιβατηγού «ΠΙΝΔΟΣ II» (μέσω της εταιρείας Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα Γ. Ποταμιάνος) το 1947, στην αγορά του ιταλικού νεότευκτου «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» και του «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» το 1952 (σε διαγωνισμό του δημοσίου), στην αγορά αγγλικού μικτού σκάφους το 1953, στην αγορά ενός εκ των πλοίων του Ιωάννη Τόγια (βλ. παρακάτω), το «ΑΔΡΙΑΣ» το 1958 και ενός νορβηγικού ατμόπλοιου το 1959 («ΑΙΓΕΥΣ»). Σημειώνεται ότι από το 1959 ο Πέτρος Ποταμιανός διαχώρισε εντελώς τα συμφέροντά του από την οικογενειακή επιχείρηση της

⁴¹ Βάσει στοιχείων που αναφέρονται στο βιβλίο του Γεώργιου Μ. Φουστάνου, «Ελληνική Ακτοπλοΐα 1945-1995», Αργώ Εκδοτική, Μάρτιος 2010

Ηπειρωτικής Ατμοπλοΐας και μέρος του στόλου της οικογενείας περιήλθε σε αυτόν. Ακόμη, το 1962 ο Πέτρος Ποταμιανός αύξησε το στόλο του με ένα ακόμη πλοίο, το «ΗΠΕΙΡΟΣ». Ωστόσο, η οικογένεια Ποταμιανού είναι ένα ακόμη παράδειγμα εφοπλιστών όπου αποσύρθηκαν σύντομα. Συγκεκριμένα, τον Φεβρουάριο 1951, η Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα Γ. Ποταμιάνος πούλησε το 50% του ΠΙΝΔΟΣ II και στα μέσα Ιουνίου 1952 πούλησε και το υπόλοιπο 50% στους Π. Παπαοικονόμου, Ι. Τρίπο, Γ. Βατικιώτη και Μ. Βέττα. Το 1973, το ΜΙΑΟΥΛΗΣ πουλήθηκε στην Athenian Cruises του Θ. Μαγιάση ενώ σημαντική απώλεια και για τον ακτοπλοϊκό χώρο υπήρξε το ναυάγιο του ΑΔΡΙΑΣ την 6η Οκτωβρίου 1951 στη Φαλκονέρα. Τέλος, το 1971 ολοκληρώθηκε και η παρουσία του ομίλου Πέτρου Ποταμιάνου στην ακτοπλοΐα με την πώληση του μοναδικού εναπομείναντος πλοίου, του ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ στον Γεώργιο Κουσούνιάδη και τη μετονομασία του πλοίου σε ΑΧΙΛΛΕΥΣ.

Σημαντική υπήρξε και η παρουσία των **αδελφών Τόγια** στην ιστορία της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Τα αδέλφια Ιωάννης και Ευάγγελος Τόγια πραγματοποίησαν πολυάριθμες και σημαντικές επενδύσεις η οποίες όμως δεν αποδείχθηκαν κερδοφόρες οδηγώντας τους στην αποχώρηση από το κλάδο. Ειδικότερα, το 1947 ο Ι. Τόγιας αγόρασε μαζί με τον Ευάγγελο Τσέππα τη μικρή βρετανική θαλαμηγό («ΚΑΡΥΣΤΟΣ») ενώ το ίδιο έτος ο αδελφός του Ε. Τόγιας αγόρασε μια πρώην θαλαμηγό (την οποία μετονόμασε «ΜΟΣΧΑΝΘΗ»). Το 1948, ο Ι. Τόγιας αγόρασε το «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ» από το ελληνικό δημόσιο και το μετονόμασε «ΕΛΣΗ». Στις αρχές του 1949, ο Ι. Τόγιας πούλησε το μερίδιο που είχε στο ΣΟΦΙΑ ΤΟΓΙΑ στον Ε. Τσέππα, και ο τελευταίος το μετονόμασε «ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΣΕΠΠΑ» ενώ αργότερα μέσα στο ίδιο έτος, ο Ε. Τόγιας αγόρασε από τους Γεωργίου Παν. Χαδούλη & Σία το επιβατηγό «ΜΑΡΗ» το οποίο αργότερα μετονόμασε «ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΤΟΓΙΑΣ». Στις αρχές του 1954 η ατμοπλοΐα Ι. Τόγια αποφάσισε τη ριζική μετατροπή του επιβατηγού ΚΥΚΛΑΔΕΣ στη Γερμανία συμπεριλαμβανομένης και της αλλαγής μηχανής το οποίο επανήλθε στις ακτοπλοϊκές γραμμές τον Οκτώβριο 1954. Το 1956, υπήρξε μια δύσκολη χρονιά για την ακτοπλοΐα στο σύνολό της κάτι το οποίο επηρέασε και την εταιρεία του Ιωάννη Τόγια η οποία αντιμετώπιζε τεράστια οικονομικά προβλήματα εξαιτίας των μεγάλων χρεών προς τις τράπεζες και βρισκόταν προ του τέλους της διαδρομής της στον ακτοπλοϊκό χώρο. Από την άλλη ο Ε. Τόγιας αγόρασε το 1957 το «ΡΕΝΑ» από το Μιχάλη Αρκουλή και το 1960 το «ΚΑΡΥΣΤΟΣ» του Ι. Τόγια σε αναγκαστικό πλειστηριασμό, το οποίο μετονομάστηκε «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ». Ακόμη, στον Ε. Τόγια περιήλθε και το «ΕΛΣΗ» το οποίο μετονομάστηκε «ΕΛΣΗ ΤΟΓΙΑ». Τέλος, το τελευταίο πλοίο του Ι. Τόγια («ΚΥΚΛΑΔΕΣ») περιήλθε στον Πέτρο Ποταμιανό το 1958 και μετονομάστηκε «ΑΔΡΙΑΣ» ενώ και ο Ε. Τόγιας πούλησε το «ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΤΟΓΙΑΣ» στο Λάζαρο Λαγά.

Οι **αδελφοί Τυπάλδου** αποτέλεσαν μια ακόμη περίπτωση εφοπλιστών που εμφανίστηκαν στην Ελληνική ακτοπλοΐα αλλά δεν κατάφεραν να διατηρήσουν την θέση τους μέσα σε αυτή. Συγκεκριμένα, το 1947 αδελφοί Τυπάλδου απέκτησαν το παναμαϊκό γιωτ HELIOPOLIS, στα τέλη του 1948 η Ατμοπλοΐα Αιγαίου των αδελφών Τυπάλδου αγόρασε από Νορβηγούς το μικρό επιβατηγό IONION και τον Απρίλιο 1949 το καναδικό ατμόπλοιο PRINCESS ALICE («ΑΙΓΑΙΟΝ»). Στις αρχές Δεκεμβρίου 1949 κατέπλευσε στον Πειραιά το ΑΓΓΕΛΙΚΑ του ομίλου Τυπάλδου ενώ την ίδια στιγμή ανακοινώθηκε η αγορά και τρίτου πλοίου από την ίδια καναδική εταιρεία (το PRINCESS CHARLOTTE το οποίο θα μετονομαζόταν MEDITERRANEAN). Στις αρχές Νοεμβρίου 1950, αξιόλογη εξέλιξη στον ακτοπλοϊκό χώρο αλλά και για τους αδελφούς Τυπάλδου υπήρξε η αναγγελία της δημιουργίας της κοινοπραξίας των Αδελφών Τυπάλδου με την εταιρεία των Υίων Γ. Σιγάλα. Στην κοινοπραξία συμμετείχαν τα ατμόπλοια IONION, ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΓΓΕΛΙΚΑ και ΑΙΓΑΙΟΝ από πλευράς ομίλου Τυπάλδου και TETH και ΚΑΔΙΩ από πλευράς του ομίλου Σιγάλα. Τελικά το MENTITEPPANEAN του ομίλου Τυπάλδου ύψωσε ελληνική σημαία στα τέλη του 1955. Στις αρχές του 1959, η εταιρεία των αδελφών Τυπάλδου αγόρασε το αγγλικό επιβατηγό MELROSE ABBEY το οποίο μετά από ριζική μετασκευή μετονομάστηκε ΚΡΗΤΗ πραγματοποιώντας κρουαζιέρες και ακτοπλοϊκά δρομολόγια ενώ το 1961 ξεκίνησε δρομολόγια σε Μεσογειακούς προορισμούς αλλά και στην ακτοπλοΐα (μετά τη ριζική μετασκευή του) το ΕΛΛΑΣ, ένα ακόμα πλοίο των Αδελφών Τυπάλδου που ήταν πλέον ο μεγάλος πρωταγωνιστής στον χώρο ενώ το 1962 ξεκίνησε τα δρομολόγια του το ΛΗΜΝΟΣ που είχε αγοραστεί στα τέλη του 1961 και είχε ακολούθως μετασκευαστεί στον Πειραιά. Όμως, από το 1964 και έπειτα η εταιρεία των αδελφών Τυπάλδου άρχισε να δέχεται έντονο ανταγωνισμό από τη παρουσία των Μινωϊκών Γραμμών (όμιλος Κώστα Ευθυμιάδη) στη γραμμή Πειραιά – Κρήτης. Ο όμιλος των Αδελφών Τυπάλδου προέβη σε διάφορες κινήσεις, όπως στην απόκτηση του «IONION II» και του «ΣΟΦΟΚΛΗΣ BENIZΕΛΟΣ» και στην αγορά δύο αξιόλογων μονάδων από τη γνωστή βρετανική εταιρεία Bibby Line («ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ» και «ΧΑΝΙΑ»). Παρά τα προσπάθειες του ομίλου να αντιμετωπίσουν τον συνεχώς εξελισσόμενο στόλο του ομίλου Κώστα Ευθυμιάδη, το ναυάγιο του «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ» έξω από τη Φαλκονέρα είχε ως αποτέλεσμα την ουσιαστική κατάρρευση του μεγάλου αυτού, μέχρι την εποχή εκείνη, πρωταγωνιστή της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και την έξοδο του συνόλου του στόλου τους από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια.

Ο **όμιλος Καβουνίδη** αποτέλεσε με τη σειρά του μια σημαντική παρουσία στην ελληνική ακτοπλοΐα. Το 1948, η υπό παναμαϊκή σημαία θαλαμηγός «THESSALIA» περιήλθε στον όμιλο Καβουνίδη, ύψωσε ελληνική σημαία και μετονομάστηκε «ΓΛΑΡΟΣ». Επίσης στο στόλο του ομίλου Καβουνίδη εντάχθηκε αργότερα (1950) η

κρατική κορβέττα «ΣΥΡΟΣ» η μετασκευάστηκε σε επιβατηγό το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγιά του με το όνομα «ΔΕΛΦΙΝΙ» στις αρχές του 1952. Αργότερα, το 1955, όμιλος Καβουνίδη αγόρασε από την Αγγλία το επιβατηγό σκάφος «EMPRESS QUEEN» το οποίο μετονομάστηκε «ΦΙΛΙΠΠΟΣ». Τέλος, το 1962 η ατμοπλοΐα Καβουνίδη απέκτησε το «ΕΣΠΕΡΟΣ» και το 1963 το πλοίο «ΕΛΛΑΣ» μέσω πλειστηριαμού το οποίο μετονομάστηκε αρχικά «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» και λίγο αργότερα «ΓΑΛΑΞΙΑΣ». Ακόμη, ο όμιλος Καβουνίδη είχε αναλάβει τη διαχείριση του «ΑΦΡΟΔΙΤΗ» και του «ΑΔΟΝΙΣ». Ωστόσο, παρά τις σημαντικές επενδυτικές κινήσεις του ομίλου, η επιβίωσή του δεν ήταν εφικτή κάτι το οποίο επιβεβαιώνει η έξοδός του από τον επιχειρηματικό στίβο.

Η **Πειραιϊκή Ατμοπλοΐα** των Α. Διαμαντόπουλου και Γ. Πυλιαρού αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα επενδύσεων στην ακτοπλοΐα όπου δεν τελεσφόρησαν. Τον Οκτώβριο 1948 η Πειραιϊκή Ατμοπλοΐα απέκτησε το επιβατηγό «ΑΝΑΤΟΛΗ» ενώ στις αρχές του 1950 απέκτησε το υπό παναμαϊκή σημαία «ALEXANDRA», κατασκευής 1941 - πρώην βρετανική κορβέττα «COLTSFOOT» - το οποίο ύψωσε την ελληνική διατηρώντας το ίδιο όνομα. Όμως, στα τέλη 1950 – αρχές του 1951, η Πειραιϊκή Ατμοπλοΐα ολοκλήρωσε τον κύκλο της στον ακτοπλοϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, το Μάιο του 1951 τερμάτισε τη διαδρομή του στην ακτοπλοΐα το «ΑΝΑΤΟΛΗ» αφού μετατράπηκε σε φορτηγό ενώ τα τέλη του 1950 η εταιρεία πούλησε το «ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» στις Έλλη Θωμοπούλου και Εριέττα Παπαγεωργίου οι οποίες το μεταπώλησαν λίγους μήνες αργότερα στον Νικ. Ι. Διαμαντή ενώ το Νοέμβριο του 1952 το αγόρασε η Ατμοπλοΐα των αδελφών Φουστάνου.

Ένα ακόμη παράδειγμα αποτελεί και η **Θηραϊκή Ατμοπλοΐα** του Μάρκου Νομικού. Ειδικότερα, το Μάιο του 1952 ο Νομικός απέκτησε τα νεότευκτα «ΚΑΝΑΡΗΣ» και «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» σε διαγωνισμό για την πώληση τους. Τον Ιούνιο του ίδιου έτους η Θηραϊκή Ατμοπλοΐα απέκτησε και το πλοίο «ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ» σε παρόμοιο διαγωνισμό. Τον Ιανουάριο 1961 ο Μάρκος Π. Νομικός αγόρασε το ηλικίας μόλις έξι ετών γερμανικό επιβατηγό WAPPEN VON HAMBURG, μετονομάστηκε ΔΗΛΟΣ και δρομολογήθηκε αρχικά στην ακτοπλοΐα, ενώ σταδιακά εστιάστηκε στον χώρο της κρουαζιέρας σε ελληνικούς κυρίως προορισμούς μέχρι το 1967, οπότε πουλήθηκε σε αλλοδαπούς.

Σημαντικό σταθμό όμως για την ακτοπλοΐα το 1965 αποτέλεσε και η δρομολόγηση του πρώτου ημερόπλοιου στις Κυκλάδες. Επρόκειτο για το ΛΗΤΩ, πρώην γαλλικό ARROMANCHES του 1947, του Μάρκου Π. Νομικού το οποίο χάρη στη μεγάλη του ταχύτητα πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Τήνου-Μυκόνου με επιστροφή το βράδυ της ίδιας ημέρας στον Πειραιά. Το καλοκαίρι του 1966, μετά την επιτυχία που είχε σημειώσει το ΛΗΤΩ πραγματοποιώντας ημερήσια δρομολόγια στις

Κυκλάδες, ο Μάρκος Π. Νομικός έφερε στην ακτοπλοΐα ένα ακόμα πλοίο από τη Γαλλία, το LISIEUX, κατασκευής 1953, το οποίο νηολογήθηκε στον Πειραιά με το όνομα ΑΠΟΛΛΩΝ πραγματοποιώντας παρόμοια δρομολόγια με το ΛΗΤΩ. Όμως, παρά την επιτυχή πορεία του επιχειρηματία, στα τέλη του 1972 άρχισε η σταδιακή αποχώρηση του ομίλου Μάρκου Νομικού από την ακτοπλοΐα. Αρχικά πουλήθηκε το ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, το οποίο μετασκευάστηκε σε κρουαζιερόπλοιο. Το 1973, το ΚΑΝΑΡΗΣ αποτέλεσε το πρώτο πλοίο του νέου ομίλου Σταθάκη-Μανούσου ενώ το ΜΙΑΟΥΛΗΣ πουλήθηκε στην Athenian Cruises του Θ. Μαγιάση. Αργότερα, το 1975 το πλοίο πέρασε στον όμιλο Στρίντζη και ακολούθως το 1977 στον όμιλο των αδελφών Αγαπητού. Μπορεί να αναφερθεί ότι το 1975, η Θηραϊκή Ατμοπλοΐα, του Μάρκου Νομικού σφράγιζε τη διαδρομή της στον ακτοπλοϊκό χώρο με την πώληση του ΑΠΟΛΛΩΝ στους αδελφούς Αγαπητού.

Οι επενδύσεις του κ. **Κώστα Σ. Λάτση** στην ακτοπλοΐα ξεκίνησαν το 1967 αλλά δεν άντεξαν περισσότερο από μια δεκαετία. Συγκεκριμένα, το 1967 απέκτησε το «ΠΟΡΤΟΚΑΛΗΣ ΗΛΙΟΣ» το οποίο δρομολογήθηκε στον Αργοσαρωνικό μαζί με το «ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ» που είχε αποκτήσει από τον αδελφό του Γιάννη ενώ το 1969 αγόρασε από τη δανέζικη εταιρεία DFDS το επιβατηγό KRONPRINSESSE INGRID το οποίο μετονόμασε «ΜΙΜΙΚΑ Λ.». Τον Σεπτέμβριο 1972 ενίσχυσε τον στόλο του με την απόκτηση του γερμανικού DEUTSCHLAND το οποίο μετονομάστηκε «PENETTA». Όμως το 1978, ο όμιλος του Κώστα Λάτση στάθηκε ένας από του ομίλους ο οποίος θα τερμάτιζε τη διαδρομή του όταν πουλήθηκαν όλα του τα πλοία σε πλειστησιασμό.

Μια άλλη επιχείρηση στην ακτοπλοΐα κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, υπήρξε και αυτή του **ομίλου Κατσουλάκου**. Ο όμιλος Κατσουλάκου, ο οποίος είχε προηγουμένως ασχοληθεί με τη φορτηγό ναυτιλία, ξεκίνησε στο νέο χώρο της ακτοπλοΐας με το βρετανικό πλοίο «QUEEN OF THE CHANNEL», κατασκευής 1949, το οποίο μετονομάστηκε «ΟΙΑ» πραγματοποιώντας το ημερήσιο δρομολόγιο Σύρου-Τήνου-Μυκόνου. Αργότερα, το 1986 ο όμιλος απέκτησε το γαλλικό «COMTE DE NICE», κατασκευής 1966, αδελφό του «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ». Το πλοίο μετονομάστηκε «ΝΑΪΑΣ II» και δρομολογήθηκε στη γραμμή Σύρου-Τήνου-Μυκόνου, την οποία εξυπηρέτησε για πολλά χρόνια. Ωστόσο, παρά τη πολυετή παρουσία του ομίλου στην ελληνική ακτοπλοΐα, το «ΝΑΪΑΣ II» πουλήθηκε το 1990 στους αδελφούς Αγαπητού σηματοδοτώντας παράλληλα και την έξοδο του ομίλου Κατσουλάκου από την ακτοπλοΐα.

Το 1988 εισήλθε στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια ο **όμιλος Λελάκη** με την απόκτηση δύο πλοίων: του «MONACO» το οποίο μετονομάστηκε «ΣΗΤΕΙΑ», πραγματοποιώντας δρομολόγια με προορισμό τον Άγιο Νικόλαο της Κρήτης και του

«ARIANE I» που μετονομάστηκε «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ». Η παραμονή του ομίλου στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια διήρκεσε μόλις μια διετία.

Όλοι οι παραπάνω επιχειρηματίες με τις επιχειρήσεις τους, αποτελούν ένα μόνο μέρος του συνόλου των επιχειρηματιών και των ομίλων οι οποίοι επένδυσαν στην ελληνική ακτοπλοΐα αλλά δεν κατόρθωσαν να παραμείνουν σε αυτή. Άλλα παραδείγματα είναι, ονομαστικά τα ακόλουθα: Μποδοσάκης Αθανασιάδης (1942), Νικόλαος Μαυρή (1945), Αλέξανδρος Γ. Σιγάλας (1946), Πέτρος Πασχάλης (1946), Ιωάννης Χαδούλης (1946), Μικές Φιλίνης, Ν. Φιλίνη, Π. Παραμυθιώτη, Γ. Βουγιουκλή, Σπύρος Μπιλίνη (1948), Λάζαρο Λαγά (1946), Γιαννούλης Ζ. Γούναρης (1948), Νικόλαος Διαπούλης (1950), όμιλος Αλεξάτου-Δούκα (1952), Ιωάννη Τσέγκα, Γ. Βατικιώτη (1951), Αλκιβιάδη και Ιωάννη Ιωάννου (1953), Ατμοπλοΐα Παρνασσίδος, Ν. Διαπούλης, Κωνσταντίνος Διαμαντής (1959), Χαράλαμπος Κιοσέογλου, Δωδεκανησιακή Ατμοπλοΐα (1967), όμιλος Λουκά Νομικού, Καραγιώργης, Καρράς, Ιγγλέσης, Καραφωτιάς, Καραηλίας, Κυρτάτας, Κοσμάς, Λεούσης, Αθανασούλης, Παληός, Παντελής, Ζήσιμος, Αγγελάτος, Δομεστίνης, Ριγγας, Χαντζηκωνσταντής, Μαρκέτας, Γκιάφης, Καπετανάκης, Παπαγιαννάκης, Κυριακίδης, Παντελέων και πιο πρόσφατα, Μανούσης και Σπανός, Κουσουριάδη, Αφοί Αγαπητού, Αφοί Βεντούρη, Αγούδημος (G.A. Ferries), Ελληνική Ακτοπλοΐα, ANEL, ΔANE, ANTEΣΥ, ANEN και ANEΠ.

2.7 Συμπερασματικές παρατηρήσεις σχετικά με την προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών

Η προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εσωτερικού διακρίνεται από υψηλή μέση ταχύτητα εξυπηρέτησης ακόμα και στις μεγαλύτερες ηλικιακές κατηγορίες, πυκνό δίκτυο εξυπηρέτησης κατά τους μήνες αιχμής, αλλά και από ιδιαίτερα περίπλοκο δίκτυο γραμμών και εταιρειών που εξυπηρετούν τους προορισμούς.

Τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την προσφορά ακτοπλοϊκού έργου είναι αυτά της ποιότητας μεταφοράς, της συχνότητας των δρομολογίων, της κανονικότητας εξυπηρέτησης, αλλά και της ευρύτερης ποιοτικής προσφοράς και συμπεριφοράς προς το επιβατικό κοινό (ενημέρωση, ανταπόκριση, κλπ). Σε όλους αυτούς τους παράγοντες, η ελληνική ακτοπλοΐα στο σύνολό της έχει να παραθέσει σημαντικά βήματα προόδου, τα οποία αντανακλούν το διαρκώς αυξανόμενο μεταφορικό έργο κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Από το 2007 και εντεύθεν όμως, η πλειοψηφία της ελληνικής ακτοπλοΐας βιώνει σημαντική υποχώρηση των χρηματοοικονομικών της μεγεθών σε σημείο που πλέον τίθεται σε αμφιβολία η συνέχιση της προσφοράς και της ικανοποίησης της ζήτησης.

Η διαρκής αναβάθμιση των μέσων μεταφοράς σε ότι αφορά ιδιαίτερα το ξενοδοχειακό τμήμα καθώς και το μείζον θέμα της ποιοτικής εξυπηρέτησης των επιβατών, επέφερε σημαντική αύξηση του επιπέδου του ανταγωνισμού επί των μεριδίων αγοράς, ο οποίος όμως στερούμενος οικονομικής βάσης να υποχρεώσει τους ακτοπλόους στην προσφυγή ξένων κεφαλαίων και τελικά να φθείρει τα θεμέλια της ελληνικής ακτοπλοΐας, καθώς πλέον ο κλάδος οδηγείται να λειτουργήσει σε συνθήκες συρρίκνωσης των περιθωρίων κέρδους, αδυναμίας εξυπηρέτησης του κεφαλαιουχικού κόστους και τελικής απαξίωσης της έννοιας της βιωσιμότητας των σημαντικών επενδύσεων στον κλάδο.

Η χρηματοοικονομική κατάσταση του κλάδου την οποία αναλυτικά θα παρουσιάσουμε στο επόμενο κεφάλαιο δείχνει την αμεσότητα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν, έτσι ώστε να αντιστραφεί η τάση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και να διατηρηθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης της νησιωτικής χώρας στον μέγιστο διατηρήσιμο βαθμό.

Οι κίνδυνοι προς την κατεύθυνση αυτή είναι σημαντικοί. Τόσο η οικονομική κατάσταση της χώρας, όσο και η διαρκώς συρρικνούμενη ζήτηση, αλλά και η έλλειψη ευελιξίας των πιστωτριών τραπεζών λόγω παροδικής κρίσης ρευστότητας, δεν φαίνεται να προοιωνίζουν άμεση αντιστροφή των δεδομένων. Θετικό ρόλο θα πρέπει να διαδραματίσει στην συγκυρία αυτή το θεσμικό πλαίσιο και οι αναγκαίες προσαρμογές οι οποίες θα πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα.

Σε αντίθετη περίπτωση, η προσφορά θα διακόψει την καλή σχέση εξυπηρέτησης με την ζήτηση, σε βάρος της εδαφικής συνοχής και κατ' επέκταση της κοινωνικής συνοχής μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας.

Σε ξεχωριστό κεφάλαιο της Μελέτης αναλύεται η εξελικτική πορεία του θεσμικού πλαισίου και παρατίθενται οι αναγκαίες προσαρμογές προκειμένου η ελληνική ακτοπλοΐα να συνεχίσει να προσφέρει το εθνικά, κοινωνικά και οικονομικά σημαντικό έργο της.

Παράρτημα - Διαχρονική Εξέλιξη Μετοχικής Σύνθεσης Μεγαλύτερων Ομίλων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας

ΑΤΤΙΚΑ GROUP			
2006		2007	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
Π. Παναγόπουλος (43,39%)	Ναυτιλιακός Όμιλος SUPERFAST 100%	MARFIN INVESTMENT GROUP (51,64%)	Ναυτιλιακός Όμιλος SUPERFAST 100%
MITICA LIMITED (5,1%)	Ναυτιλιακός Όμιλος BLUE STAR 48,79%		Ναυτιλιακός Όμιλος BLUE STAR 48,79%
	NOPNTIA NE 100%		NOPNTIA NE 100%
	MARIN NE 100%		MARIN NE 100%
	ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM 100%		ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM 100%
	ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD 100%		ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD 100%
	ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD 100%		ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD 100%
2008		2009	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
MARFIN INVESTMENT GROUP (90,3%)	Ναυτιλιακός Όμιλος SUPERFAST 100%	MARFIN INVESTMENT GROUP (87,6%)	Ναυτιλιακός Όμιλος SUPERFAST 100%
SIVET HOLDING INC. (εταιρεία ελεγχόμενη από τον κ. Π. Βέπτα) (5,3%)	Ναυτιλιακός Όμιλος BLUE STAR 100%		Ναυτιλιακός Όμιλος BLUE STAR 100%
	NOPNTIA NE 100%		NOPNTIA NE 100%
	MARIN NE 100%		MARIN NE 100%
	ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM 100%		ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM 100%
	ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD 100%		ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD 100%
	ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD 100%		ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD 100%
2010			
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ		
MARFIN INVESTMENT GROUP (88,7%)	Ναυτιλιακός Όμιλος SUPERFAST		
	Ναυτιλιακός Όμιλος BLUE STAR		
	NOPNTIA NE		
	MARIN NE		
	ΑΤΤΙΚΑ PREMIUM		
	ΑΤΤΙΚΑ CHALLENGE LTD		
	ΑΤΤΙΚΑ SHIELD LTD		

ΑΝΕΚ LINES			
2006		2007	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE (GRIMALDI Interests) (15,26%)	ΛANE (Λασιθιωπική Ανώμη Ναυτιλιακή Εταιρεία ΑΕ) 50,03%	SEA STAR CAPITAL (32,5%)	ΛANE (Λασιθιωπική Ανώμη Ναυτιλιακή Εταιρεία ΑΕ) 50,11%
SEA STAR CAPITAL (15,9%)	ΔANE SEA LINE (Δωδεκάνησος Ανώμη Ναυτιλιακή Εταιρεία) 41,87%	MORGAN STANLEY AND CO PLC (5,11%)	ΑΝΕΚ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 99,50%
SAINES HOLDINGS LTD συμφερόνων Α. Βαρδινογιάννη (6,5%)	ΑΝΕΝ ΑΕ (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ ΑΕ) 19,46%		ΑΝΕΚ LINES ITALIA SRL 49%
MORGAN STANLEY AND CO PLC (4,97%)	ΑΝΕΚ LINES ITALIA Srl 51%		ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ ΑΕ 50%
	ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ ΑΕ 50%		ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ 62%
	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ 62%		CHAMPION FERRIES LTD 70%
	CHAMPION FERRIES LTD 70%		ΤΙ ΣΙ ΣΕΙΛΙΝΓΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ 97,5%
			ΑΝΕΚ LINES LUXEMBOURG 100%
2008		2009	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
SEA STAR CAPITAL (32,5%)	ΛANE (Λασιθιωπική Ανώμη Ναυτιλιακή Εταιρεία ΑΕ) 50,11%	SEA STAR CAPITAL (32,5%)	ΛANE (Λασιθιωπική Ανώμη Ναυτιλιακή Εταιρεία ΑΕ) 50,11%
Ξένοι θεσμικοί επενδυτές (8,27%)	ΑΝΕΚ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 99,50%	Ξένοι θεσμικοί επενδυτές (5,35%)	ΑΝΕΚ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 99,50%
Ελεύθερη διασπορά (59,23%)	ΑΝΕΚ LINES ITALIA SRL 49%	Ελεύθερη διασπορά (62,15%)	ΑΝΕΚ LINES ITALIA SRL 49%
	ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ ΑΕ 50%		ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ ΑΕ 50%
	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ 62%		ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ 62%
	CHAMPION FERRIES LTD 70%		ΤΙ ΣΙ ΣΕΙΛΙΝΓΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ 97,5%
	ΤΙ ΣΙ ΣΕΙΛΙΝΓΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ 97,5%		
	ΑΝΕΚ LINES LUXEMBOURG 100%		

Προσφορά & Επίπεδα Ανταγωνιστικότητας Ακτοπλοϊκών Μεταφορικών Υπηρεσιών

NEL LINES				MINOAN LINES			
2006		2007		2006		2007	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
Βεντούρης μέσω της EDGEWATER HOLDINGS Inc (19,84%) Αρβανίτης Ι. (16,85%) VidaliCorp. (2,49%)	C-LINK FERRIES 100%	Βεντούρης μέσω της Edgewater Holdings Inc (20,44%) Millenium Bank SA (8,85%) Allianz SE μέσω της Dresdner Kleinwort Securities Ltd (5,2%)	C-LINK FERRIES 100%	Λασκαρίδης (27%) GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (1,5%) ΑΤΤΙΚΑ GROUP (22,5%)	HELLENIC SEAWAYS 33,31% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΑΝ ΑΓΕΝΤΙΕΣ Srl 95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 99,99% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 99,99% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50%	GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (30%)	HELLENIC SEAWAYS 33,35% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΕ 99,95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 99,99% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 99,99% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50%
2008		2009		2008		2009	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
Βεντούρης μέσω της Edgewater Holdings Inc (20,14%) Millenium Bank (5,6%) Allianz SE μέσω της Dresdner Kleinwort Securities Ltd (12,56%)	C-LINK FERRIES 100% ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΝΕΛ 100% SILVER FIN SHIPPING LTD 100% NEL EGYPT SAE 34% WAVES SHIPPING SA 100%	ANTELOPE SHIPING ING (αλλοδαπή εταιρεία συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ) (19,98%) MF GLOBAL UK Limited (11,51%) Millenium Bank (5,6%)	C-LINK FERRIES 100% ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΝΕΛ 100% SILVER FIN SHIPPING LTD 100% NEL EGYPT SAE 34% WAVES SHIPPING SA 100%	GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (84,95%)	HELLENIC SEAWAYS 33,35% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΕ 99,95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 99,99% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 99,99% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50%	GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (85%)	HELLENIC SEAWAYS 33,35% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΕ 99,95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 100% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 100% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50% MINOAN ITALIA S.p.A. 100%
2010		2010		2010		2010	
ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ (βασικοί μέτοχοι)	ΟΥΓΑΤΡΙΚΕΣ
ANTELOPE SHIPING ING (αλλοδαπή εταιρεία συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ) (19,98%) Millenium Bank (5,6%)	C-LINK FERRIES 100% ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΝΕΛ 100% SILVER FIN SHIPPING LTD 100% NEL EGYPT SAE 34% WAVES SHIPPING SA 100% RAINBOW MARITIME LTD 100%	ANTELOPE SHIPING ING (αλλοδαπή εταιρεία συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ) (19,98%) Millenium Bank (5,6%)	C-LINK FERRIES 100% ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΝΕΛ 100% SILVER FIN SHIPPING LTD 100% NEL EGYPT SAE 34% WAVES SHIPPING SA 100% RAINBOW MARITIME LTD 100%	GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (85%)	HELLENIC SEAWAYS 33,35% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΕ 99,95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 100% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 100% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50% MINOAN ITALIA S.p.A. 100%	GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi (85%)	HELLENIC SEAWAYS 33,35% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΙΕΡΕΣ ΑΝΕ 80,28% ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΕ 99,95% ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ ΑΕ 100% ΑΘΗΝΑ ΑΒΕΕ 100% EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT AND CONSULTANTS SA 100% MEDITERRANEAN FERRIES Srl 50% MINOAN ITALIA S.p.A. 100%

Πηγή: Ετήσιες εκθέσεις Ομίλων

3 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

3.1 Προοίμιο

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται η χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου, προκειμένου να αποτυπωθεί η εξέλιξη των περιθωρίων κέρδους συναρτήσει της ζήτησης και της προσφοράς για ακτοπλοϊκές μεταφορές. Σημαντική παράμετρος για την αποτύπωση της χρηματοοικονομικής εικόνας του κλάδου είναι η ανάλυση της τιμολογιακής πολιτικής (πλευρά εσόδων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων) και η εξέλιξη του συνολικού κόστους (κεφαλαιουχικού, σταθερού, λειτουργικού), παράγοντες οι οποίοι αθροιστικά διαμορφώνουν τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας στον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Ειδικότερα, στο πρώτο μέρος της ανάλυσης επιχειρείται η αποτύπωση και η ανάλυση των κυριότερων στρατηγικών τιμολόγησης που ακολουθούν οι εταιρείες του ακτοπλοϊκού κλάδου στην Ελλάδα. Επιπλέον, στο πλαίσιο της ανάλυσης του μηχανισμού σχηματισμού των τιμών στον κλάδο και έχοντας προβεί σε ανάλυση της προσφοράς και της ζήτησης του κλάδου αλλά και την ανταγωνιστική συμπεριφορά (conduct) σε αυτόν, η Ομάδα Έρευνας προβαίνει σε ανάλυση της σύνθεσης του εισιτηρίου (ναύλου) και ειδικότερα των σχετικών επιβαρύνσεων, ούτως ώστε αφενός να αποτυπωθούν τα πραγματικά έσοδα που προκύπτουν από την παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας, αφετέρου να διαπιστωθεί η υψηλή τιμολόγηση ή όχι της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Επιπλέον, στα πλαίσια του παρόντος κεφαλαίου, αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη του κόστους λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ούτως ώστε σε συνδυασμό αφενός με την ανάλυση των εσόδων (βάσει υφιστάμενης τιμολογιακής πολιτικής) και αφετέρου με την χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου (βάσει δημοσιευμένων στοιχείων) να αποτυπωθούν τα πραγματικά περιθώρια κέρδους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Πρόσθετα, μέσα από τη διαχρονική εξέλιξη του κόστους των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αποτυπώνεται η διαρκής και ολοένα αυξανόμενη επιβάρυνση των επιχειρήσεων του κλάδου καθώς και η μείωση των σχετικών περιθωρίων.

Πέραν της ανάλυσης της τιμολογιακής πολιτικής και του κόστους παροχής των ακτοπλοϊκών μεταφορών, στο δεύτερο μέρος της παρούσας ενότητας πραγματοποιείται χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου (βάσει δείγματος εταιρειών που δημοσιεύουν ισολογισμό και αποτελέσματα χρήσεως), ούτως ώστε να προκύψουν συμπεράσματα σχετικά με την πορεία της ακτοπλοϊκής αγοράς και τα προβλήματα – προοπτικές των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτή.

Δεδομένης της συγκέντρωσης της αγοράς (βάσει της ανάλυσης του Κεφαλαίου 2) και του υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητας μεταξύ των επιχειρήσεων, η Ομάδα Έρευνας πέραν των γενικών αριθμοδεικτών προχώρησε και σε ανάλυση των βασικότερων αριθμοδεικτών και χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων για κάθε επιχείρηση ξεχωριστά, ούτως ώστε να αποτυπωθούν οι συνθήκες λειτουργίας των εξεταζόμενων επιχειρήσεων ανάλογα με το μέγεθος και τη γραμμή στην οποία δραστηριοποιούνται (κύρια, δευτερεύουσα, τοπική).

3.2 Ανάλυση Τιμολογιακής Πολιτικής των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων & της Σύνθεσης του Τιμολογίου (εισιτηρίου)

3.2.1 Ανάλυση Τιμολογιακής Πολιτικής

Βασικό χαρακτηριστικό της προσφερόμενης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας είναι όχι μόνον η ποιότητα της⁴² αλλά και η τιμή (ναύλος) στην οποία διατίθεται. Σε μία προσπάθεια προσέγγισης της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, θεωρούμε ότι η διαδικασία καθορισμού των τιμών λαμβάνει χώρα μέσα σε ένα αναλυτικό πλαίσιο όπου, αγοραστές και πωλητές, έχοντας σαφώς αντιτιθέμενα συμφέροντα, έρχονται σε επαφή και «διαπραγματεύονται» ή καλύτερα, ανταγωνίζονται τόσο επί του περιεχομένου της προσφερόμενης υπηρεσίας, όσο και επί της τιμής που τελικά θα διαμορφωθεί για την ανταλλαγή της. Με βάση αυτό το πλαίσιο, οι επιχειρήσεις που προσφέρουν την υπηρεσία, εισέρχονται σε μια ανταγωνιστική μειοδοτική διαδικασία σύλληψης καταναλωτικού πλεονάσματος (consumer surplus⁴³), ώστε η πιο ανταγωνιστική προσφορά να κερδίσει τελικά τον πελάτη. Ωστόσο, στην περίπτωση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, το ανωτέρω μοντέλο καθορισμού παρουσιάζει δυσκολίες στην εφαρμογή του. Οι κύριοι παράγοντες που δεν επιτρέπουν την απλοποίηση αυτή είναι οι ακόλουθοι:

Μεγάλη διασπορά/ ετερογένεια καταναλωτών: Το μεγάλο πλήθος και η ευρεία διασπορά των καταναλωτών της υπηρεσίας, αφενός καθιστά οικονομικά απαγορευτική, αλλά και πρακτικά αδύνατη την αυτό-οργάνωση τους ώστε να αυξήσουν τη διαπραγματευτική τους ισχύ. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι οι καταναλωτές έχουν υψηλότερη τιμή επιφύλαξης (reservation price⁴⁴) που σε συνδυασμό με την έντονη εποχικότητα της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες (άρα

⁴² Όπως εξειδικεύεται σε μια σειρά κάθετων χαρακτηριστικών, κυριότερα των οποίων είναι: η ταχύτητα, η άνεση στη μεταφορά, η συχνότητα/ κανονικότητα των δρομολογίων όσο και η ακρίβεια στην εκτέλεση τους, η ηλικία του πλοίου το επίπεδο των εγκαταστάσεων ενδιάθεσης κ.α.

⁴³ Ορίζεται ως η διαφορά της αξίας χρήσης της υπηρεσίας για τον καταναλωτή και της τιμής που διαμορφώνεται για την προσφορά της υπηρεσίας αυτής. Θεωρείται συνεπώς ότι ο καταναλωτής έχει κίνητρο να διεκδικήσει χαμηλότερη τιμή ώστε να διευρυνθεί το πλεόνασμα του, ενώ ο προσφέρων την υπηρεσία έχει κίνητρο να διεκδικήσει μεγαλύτερη τιμή για να αυξήσει το κέρδος του.

⁴⁴ Είναι η μέγιστη τιμή που ο καταναλωτής διατίθεται να πληρώσει για ένα αγαθό/ υπηρεσία.

και μικρή συχνότητα χρήσης των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς) μπορούν να δικαιολογήσουν τις όποιες τιμές που επικρατούν σε κάποιες διαδρομές. Επιπλέον, η μάζα καταναλωτών παρουσιάζει έντονη ετερογένεια (τουρίστες, νησιώτες, επαγγελματίες, εμπορευματική κίνηση) γεγονός που επιβάλλει τη χρήση σύνθετων και μη ομοιόμορφων τιμολογιακών πολιτικών.

Διασπορά/ Ιδιαίτερη διάρθρωση Ελληνικού νησιωτικού χώρου: Η διάταξη του Ελληνικού νησιωτικού χώρου, που αποτελεί το φυσικό πεδίο επιχειρήσεων του ακτοπλοϊκού κλάδου, αφενός επιβάλλει σε έντονο βαθμό την ανυπαρξία ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς και αφετέρου, διογκώνει το κόστος διατήρησης της υπηρεσίας, ιδιαίτερα του μήνες χαμηλής ζήτησης.

Η δομή του κόστους: Το υψηλό σταθερό κόστος λειτουργίας ακτοπλοϊκών γραμμών σε συνδυασμό με τους συχνούς ελλειμνισμούς, διαφοροποιούν την ακτοπλοϊκή υπηρεσία στον Ελλαδικό χώρο και την καθιστούν σε μεγάλο βαθμό μη συγκρίσιμη με άλλες ακτοπλοϊκές αγορές (π.χ. γραμμές Αδριατικής, ακτοπλοϊκά δίκτυα άλλων χωρών (Ιταλία, Βόρεια Θάλασσα κ.α.).

«Σταυροειδείς» Επιδοτήσεις: Η υποχρέωση για δωδεκάμηνη παροχή της υπηρεσίας σε συνδυασμό με τον έντονα εποχικό χαρακτήρα της ζήτησης (ακόμη και στις μεγάλες γραμμές –Κρήτη, Δωδεκάνησα κ.α.-) επιβάλλουν την επιδότηση των περιόδων χαμηλής ζήτησης με έσοδα προερχόμενα από την εκμετάλλευση στις περιόδους αιχμής. Το χαρακτηριστικό αυτό διαφοροποιεί την αγορά του Αιγαίου σε πολύ μεγάλο βαθμό από άλλες αγορές (π.χ. την αγορά της Αδριατικής). Επιπλέον, η ανάγκη για επιδότηση των περιόδων χαμηλής ζήτησης προκαλεί ασυμμετρίες στην κατανομή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μεταξύ των εταιρειών του κλάδου, καθώς η εμπλοκή σε έντονα εποχικές γραμμές αποτελεί μειονέκτημα που πρέπει συνακόλουθα να τιμολογηθεί στο εισιτήριο.

Υψηλή συγκέντρωση κλάδου με παράλληλο υψηλό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων: Αποτελεί δομικό χαρακτηριστικό της διάρθρωσης του κλάδου καθώς τόσο η κατανομή του μεταφορικού δικτύου όσο και οι συνθήκες κόστους, αλλά και οι ιδιαιτερότητες της ζήτησης, επιβάλλουν έμπρακτα την υψηλή συγκέντρωση στον κλάδο. Βέβαια, η υψηλή συγκέντρωση, για λόγους που σχετίζονται κυρίως με τη στρατηγική ισορροπία στην αγορά σε καμία περίπτωση δεν προδικάζει χαμηλή ένταση του ανταγωνισμού, ενώ οι εμπειρικές ενδείξεις μάλλον συντείνουν στην ύπαρξη έντονου ανταγωνισμού. Η υψηλή συγκέντρωση ωστόσο, έχει σαφείς επιδράσεις στην ανταγωνιστική συμπεριφορά των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα αυξάνοντας το βαθμό αλληλεξάρτησης τους. Σε ανάλογα πλαίσια ανακύπτουν νέες διαστάσεις ανταγωνισμού, οι κυριότερες των

οποίων είναι η στρατηγικές τιμολόγησης, η χρησιμοποίηση τεχνικών εμποριολογίας (marketing), ο σχεδιασμός πακέτων υπηρεσιών, η τεχνητή διαφοροποίηση του προϊόντος σε οριζόντιες διαστάσεις (δηλ. τα μη ποιοτικά του χαρακτηριστικά) κ.α.

Η διάρθρωση του δικτύου διάθεσης/ πωλήσεων: Η ύπαρξη πολυάριθμων πρακτόρων σε συνδυασμό με την περιορισμένη⁴⁵, για την ώρα, διείσδυση των ευκολιών του διαδικτύου στην πραγματοποίηση πωλήσεων του κλάδου αλλά και η λειτουργία πρακτορείων των ίδιων των ακτοπλοϊκών εταιρειών αυξάνουν σημαντικά το κόστος διάθεσης πωλήσεων που λογικά μετακυλύεται στην τιμή του εισιτηρίου.

Στρεβλώσεις κανονιστικού πλαισίου: Η επιβολή κρατήσεων υπέρ τρίτων στα εισιτήρια ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προκαλεί σημαντικές στρεβλώσεις τόσο στη λειτουργία της αγοράς, όσο και στη διαδικασία της τιμολόγησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Ειδικά οι κρατήσεις που δεν έχουν σαφώς ανταποδοτικό χαρακτήρα, δηλαδή δεν συνδέονται με την παροχή μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας, προκαλούν στρεβλώσεις στην ισορροπία της αγοράς από το οικονομικά άριστο σημείο. Εκτενέστερη ανάλυση του πολύ σημαντικού αυτού ζητήματος γίνεται σε μεταγενέστερο στάδιο.

3.2.2 Ακολουθούμενες τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών του Ελληνικού ακτοπλοϊκού κλάδου

Στην παρούσα ενότητα επιχειρείται η αποτύπωση και η ανάλυση των κυριότερων στρατηγικών τιμολόγησης που ακολουθούν εταιρείες του ακτοπλοϊκού κλάδου στην Ελλάδα. Από την ανάλυση που ακολουθεί, γίνεται εμφανές το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός στο πεδίο των προσφορών και των συνδυαστικών πακέτων μεταφοράς είναι έντονος, κάτι που υποδηλώνει ότι σε αγορές με υψηλή συγκέντρωση αλλά σχετικά χαμηλά εμπόδια εισόδου (υπόθεση της διεκδικούμενης αγοράς (contestable market) ή επαπειλούμενης εισόδου), ο ανταγωνισμός ξεπερνά τη διάσταση της τιμής και διευρύνεται σε άλλες διαστάσεις του προϊόντος/ υπηρεσίας, που έχουν πιο έντονο το στρατηγικό χαρακτήρα. Από τη διερεύνηση της αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών προκύπτει ότι οι εταιρείες του κλάδου χρησιμοποιούν ευρύτατα στρατηγικές διακριτικής τιμολόγησης δεύτερου⁴⁶ (άμεση διακριτική τιμολόγηση) και τρίτου βαθμού⁴⁷ (έμμεση διακριτική τιμολόγηση),

⁴⁵ Ειδικά αν συγκριθεί με το βαθμό διείσδυσης του διαδικτύου στη διαδικασία πραγματοποίησης πωλήσεων στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών.

⁴⁶ Αποτελεί μορφή διακριτικής τιμολόγησης στην οποία ο πωλητής της υπηρεσίας δεσμεύει την τιμή της υπηρεσίας με κάποιο χαρακτηριστικό εκμεταλλευόμενος τη δυνατότητα κατάτμησης της υπηρεσίας σε διαφορετικές και διακριτές κλάσεις.

⁴⁷ Αποτελεί μορφή διακριτικής τιμολόγησης στην οποία ο πωλητής διακρίνει το ύψος της τιμής επιφύλαξης του αγοραστή βασιζόμενος στην παρατήρηση μιας (ή περισσότερων) έμμεσης (proxy) μεταβλητής που θεωρείται αντιπροσωπευτική των προτιμήσεων του αγοραστή.

δημιουργώντας τεχνητές κατηγορίες υπηρεσιών που απευθύνονται σε αγοραστές με συγκεκριμένα προτιμησιακά χαρακτηριστικά. Οι κυριότερες μορφές προσφορών/ τιμολογιακών πακέτων που ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι οι ακόλουθες:

Τιμοκατάλογος: Αποτελεί την απλούστερη μορφή τιμολόγησης με μηδενική διάκριση τιμών, όπου οι τιμές ανά δρομολόγιο ανακοινώνονται από το μεταφορέα και ισχύουν ομοιόμορφα για μια συγκεκριμένη περίοδο. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη μεθοδολογία τιμολόγησης είναι αναποτελεσματική τόσο για το μεταφορέα (ο οποίος δυνητικά θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί τις διαφορετικές προτιμήσεις των καταναλωτών ώστε να διαβαθμίσει τόσο το περιεχόμενο της προσφερόμενης υπηρεσίας όσο και την τιμή στην οποία αυτή θα διατίθεται), όσο και για τον καταναλωτή, ο οποίος θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί την πρόσθετη αξία ενός πακέτου υπηρεσιών που ταιριάζουν περισσότερο στις προτιμήσεις ή/ και τις ανάγκες του.

Τιμολόγηση συναρτήσει της ποσότητας: Η στρατηγική αυτή διαφοροποιεί την τιμή της υπηρεσίας σαν φθίνουσα κοίλη συνάρτηση της ποσότητας υπηρεσίας που αγοράζεται. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία αυτή, που αποτελεί κλασσικό παράδειγμα διακριτικής τιμολόγησης δευτέρου βαθμού, όσο περισσότερες οι θέσεις που κλείνονται σε δεδομένη χρονική στιγμή (bundles), τόσο χαμηλότερη η τιμή. Βέβαια η μείωση της τιμής γίνεται με φθίνοντα ρυθμό (η τιμή ανά θέση είναι φθίνουσα και κοίλη συνάρτηση του πλήθους των θέσεων). Η στρατηγική αυτή συνδυάζεται με την παροχή εξειδικευμένων πακέτων για οικογένειες (με καμπίνα) και αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα μη γραμμικής διακριτικής τιμολόγησης.

Διάθεση περιορισμένου αριθμού εισιτηρίων με πολύ χαμηλή τιμή: Στη στρατηγική αυτή ο μεταφορέας ανακοινώνει τη διάθεση εισιτηρίων σε τιμή υποπολλαπλάσια της κανονικής για περιορισμένο αριθμό εισιτηρίων τα οποία συνήθως δεν μεταβιβάζονται, δεν μεταχρονολογούνται ούτε αντικαθίστανται. Με τον τρόπο αυτό ο μεταφορέας δεσμεύει σχετικά νωρίς ένα προκαθορισμένο τμήμα της μεταφορικής δυναμικότητας του πλοίου διαθέτοντας θέσεις με μη ευέλικτους όρους. Η προσπάθεια ελαχιστοποίησης της πιθανότητας ύπαρξης μη χρησιμοποιούμενης μεταφορικής ικανότητας κατά τη δρομολόγηση του πλοίου είναι απόλυτα ορθολογική εκ μέρους του πλοιοκτήτη, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζεται η αποδοτικότητα του δρομολογίου σε χρηματοοικονομικά αποτελέσματα. Ταυτόχρονα, αυξάνεται το πλεόνασμα των καταναλωτών που δεν έχουν ιδιαίτερες προτιμήσεις πέραν της απλής μετάβασης/ επιστροφής και που υπό άλλες συνθήκες θα αντιμετώπιζαν πολύ υψηλότερες τιμές. Το συμπέρασμα που εξάγεται, είναι ότι

αρκετές μορφές μη συμβατικής τιμολόγησης αυξάνουν την ωφέλεια αμφοτέρων των μεταφορέων και καταναλωτών.

Χορήγηση έκπτωσης για ταυτόχρονη έκδοση εισιτηρίων μετάβασης/ επιστροφής:

Στη συγκεκριμένη μορφή τιμολόγησης, ο μεταφορέας χορηγεί σημαντικές εκπτώσεις για την ταυτόχρονη έκδοση των εισιτηρίων και για τα δύο σκέλη της διαδρομής, εξασφαλίζοντας έτσι με ένα λογικό κόστος, υψηλά επίπεδα πληρότητας και στα ταξίδια του γυρισμού. Η στρατηγική αυτή, εκτός του ότι εξορθολογεί τη διαχείριση του πλοίου και της χωρητικότητας του, συμβάλλει στην υλοποίηση οικονομιών αλλά επιπλέον, ενισχύει την αξία που απολαμβάνει ο καταναλωτής από την υπηρεσία, μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό την αβεβαιότητα του τελευταίου για την εξασφάλιση θέσης επιστροφής στην επιθυμητή ημερομηνία. Η συνηθέστερη μορφή του πακέτου, στερεί από τον καταναλωτή τη δυνατότητα αλλαγής ημερομηνίας ή δικαιούχου της υπηρεσίας (τα εισιτήρια είναι ονομαστικά). Μια παραλλαγή της στρατηγικής αυτής, δίνει το δικαίωμα στον δικαιούχο της υπηρεσίας, να το μεταβιβάσει σε τρίτο πρόσωπο, ή να το μετατρέψει σε ανοικτής ημερομηνίας, ακόμη και να το αντικαταστήσει με εισιτήριο σε άλλη γραμμή/ διαδρομή. Σε περιπτώσεις βέβαια παραχώρησης στον καταναλωτή του δικαιώματος μετατροπής/ αντικατάστασης ή και μεταβίβασης, η έκπτωση είναι σημαντικά μικρότερη.

Εκπτώσεις σε συγκεκριμένες κατηγορίες πληθυσμού: Ο μεταφορέας χορηγεί ποσοστιαίες (flat rate) εκπτώσεις σε ομάδες καταναλωτών με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (ηλικιακά, επαγγελματικά, κοινωνικά κ.α.). Με τον τρόπο αυτό, ο μεταφορέας ασκεί έμπρακτα πολιτικές εταιρικής ευθύνης και κοινωνικής ευαισθησίας, ενώ ταυτόχρονα οι καταναλωτές αυτό-ταξινομούνται (self selection) με την επιλογή της επιθυμητής υπηρεσίας (αποκαλύπτοντας έτσι τις προτιμήσεις τους) διευκολύνοντας έτσι το μεταφορέα στην άσκηση εξειδικευμένης τιμολογιακής πολιτικής.

Χορήγηση Ειδικών εκπτώσεων για συγκεκριμένους προορισμούς/ πλοία: Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει τη χορήγηση εκπτώσεων για συγκεκριμένους προορισμούς κατά μήκος μιας ακτοπλοϊκής διαδρομής, δίνοντας κίνητρα για μετάβαση σε/ επιστροφή από μη δημοφιλείς προορισμούς, με περιορισμένη ζήτηση ώστε να αποφευχθεί ανεπαρκής αξιοποίηση της χωρητικότητας του πλοίου σε κάποια στάδια της διαδρομής, χωρίς ωστόσο να εξασφαλίζεται η αποδοτικότητα της διαδρομής. Σε μια άλλη παραλλαγή, ο μεταφορέας δίνει τιμολογιακά κίνητρα για τη χρήση των υπηρεσιών συγκεκριμένων πλοίων που λόγω παλαιότητας ή περιορισμένων ανέσεων υστερούν έναντι του ανταγωνισμού σε συγκεκριμένες γραμμές. Με τον τρόπο αυτό, τα πλοία αξιοποιούνται πιο αποδοτικά ενώ

καταναλωτές χωρίς ιδιαίτερες προτιμήσεις/ προσδοκίες αναφορικά με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της υπηρεσίας, έχουν τη δυνατότητα να μετακινηθούν με χαμηλότερες τιμές ναύλων.

Ειδικές εκπτώσεις για ταυτόχρονη κράτηση σε άλλο δρομολόγιο της εταιρείας: Ο μεταφορέας χορηγεί έκπτωση στον καταναλωτή υπό την προϋπόθεση να γίνει ταυτόχρονη κράτηση σε άλλο δρομολόγιο-γραμμή της εταιρείας για μελλοντικό ταξίδι (πρακτική *tying*). Η πρακτική αυτή χρησιμοποιείται συχνά για να επιδοτήσει γραμμές χαμηλής ζήτησης ή επιτυχημένες γραμμές σε περίοδο χαμηλής ζήτησης, ή ακόμη μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν εργαλείο πολιτικής *marketing* προκειμένου οι καταναλωτές να έλθουν σε επαφή με άλλες υπηρεσίες / γραμμές της εταιρείας (π.χ. προσφορά για μελλοντικό ταξίδι σε γραμμές της Αδριατικής για λόγους αναψυχής). Η τακτική αυτή δίνει τη δυνατότητα στο μεταφορέα να επεκτείνει την πελατειακή βάση για άλλες υπηρεσίες που παρέχονται αλλά και να ενισχύσει τυχόν προβληματικές ως προς τα έσοδα και τη ζήτηση γραμμές με τρόπο αποτελεσματικό και ελάχιστα δαπανηρό. Επιπλέον όμως δίνεται και στον καταναλωτή η δυνατότητα να επεκτείνει τις επιλογές του εκμεταλλευόμενος το πακέτο.

Ειδικές εκπτώσεις για κράτηση σε ημερήσιο δρομολόγιο της εταιρείας: Ο μεταφορέας παρέχει σημαντικές εκπτώσεις ή απαλλάσσει τον καταναλωτή από το κόστος αγοράς κάποιου εισιτηρίου (ή ΙΧ) για τη χρήση ημερησίου δρομολογίου. Η τακτική αυτή είναι διαδεδομένη σε περιπτώσεις μεγάλων διαδρομών όπου συνηθίζεται οι καταναλωτές να ταξιδεύουν με νυκτερινά δρομολόγια για να κερδίσουν μια επιπλέον ημέρα παραμονής στον τόπο προορισμού. Επειδή για τους καταναλωτές η απώλεια της ημέρας συνεπάγεται μείωση της αξίας χρήσης του εισιτηρίου, ο μεταφορέας επιστρέφει ένα μέρος της απώλειας για να δώσει κίνητρο χρήσης των ημερησίων δρομολογίων.

Παροχή εκπτώσεων σε πιστούς πελάτες -Προγράμματα Customer Loyalty: Ο μεταφορέας χορηγεί εκπτώσεις υπό την προϋπόθεση ο καταναλωτής να χρησιμοποιεί συστηματικά τις υπηρεσίες της εταιρείας για μία δοσμένη χρονική περίοδο. Με τον τρόπο αυτό ο μεταφορέας κινητοποιεί τον πελάτη να έχει μια σταθερή σχέση με την εταιρεία εντασσόμενη στο γενικό πλαίσιο της αφοσίωσης του πελάτη (*customer loyalty*). Η έκπτωση μπορεί να είναι γραμμική (δηλ. χορήγηση έκπτωσης ίσης με το Μέσο Όρο δεδομένου αριθμού εισιτηρίων που έχουν εκδοθεί σε μια χρονική περίοδο), ή μπορεί να πάρει και πιο περίπλοκες μορφές. Η υπηρεσία προσφέρει στους καταναλωτές (ειδικά τους συχνούς ταξιδιώτες ή ακόμη πιο σημαντικά τους νησιώτες) τη δυνατότητα επιβράβευσης τους για τη συχνή χρήση των γραμμών, μειώνοντας το μέσο κόστος μεταφοράς για τον καταναλωτή και ταυτόχρονα, εξασφαλίζοντας στο μεταφορέα την επιστροφή του πελάτη στις

υπηρεσίες της εταιρείας. Πρόκειται για μία έμμεση μορφή διακριτικής τιμολόγησης δεύτερου βαθμού που θα μπορούσε να ερμηνευθεί σαν έκπτωση συναρτήσει της ποσότητας, μόνο που στην προκείμενη περίπτωση η διαφορά είναι ότι η βάση υπολογισμού της έκπτωσης κατανέμεται σε μια χρονική περίοδο (έχει δηλ. δυναμικό και όχι στατικό χαρακτήρα).

Προγράμματα επιβράβευσης Bonus Miles: Ο μεταφορέας παρέχει εκπτώσεις σε συχνούς ταξιδιώτες με τη συμμετοχή των τελευταίων σε προγράμματα συγκέντρωσης μιλίων. Η ιδιαιτερότητα της τακτικής αυτής είναι ότι ο μεταφορέας έχει προσωποποιημένη σχέση με τον καταναλωτή (συνήθως γίνεται με τη χορήγηση ηλεκτρονικής κάρτας για την παρακολούθηση του λογαριασμού του πελάτη στον οποίο και πιστώνονται τα μίλια). Στην κλασικότερη μορφή της τιμολογιακής αυτής τακτικής, ο μεταφορέας παρέχει δωρεάν εισιτήρια στη βάση των σωρευτικών μιλίων που έχουν διανυθεί από τον καταναλωτή στις γραμμές του, ενώ οι παροχές μπορεί να έχουν άλλη μορφή (δώρα σε είδος κ.α.).

Χορήγηση έκπτωσης για έγκαιρη δέσμευση (early booking) στην υπηρεσία: Ο μεταφορέας χορηγεί ποσοστό έκπτωσης σε καταναλωτές που κάνουν τις κρατήσεις τους μέχρι και ένα χρονικό διάστημα πριν την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Η εφαρμογή της τακτικής αυτής συναντάται επί το πλείστον σε περιόδους χαμηλής ζήτησης για την αποφυγή διαρροής εσόδων από τη μεριά του μεταφορέα.

Ακολούθως, παρουσιάζεται σε πινακοποιημένη μορφή οι τιμολογιακές πολιτικές που ακολουθούν οι μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις του κλάδου.

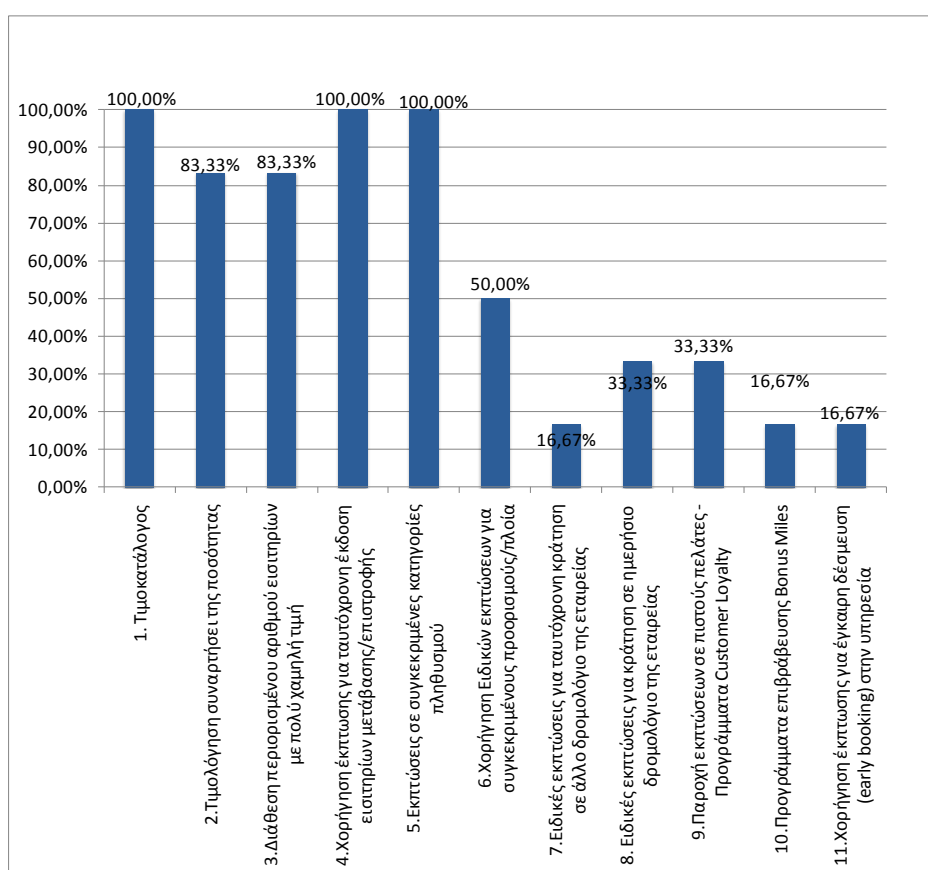
Πίνακας 3-1 Συνοπτική Παρουσίαση Τιμολογιακών Στρατηγικών (6 μεγαλύτερες εταιρείες κλάδου)

Ακτοπλοϊκή Εταιρεία	1. Τιμοκατάλογος	2. Τιμολόγηση συναρτήσει της ποσότητας	3. Διάθεση περιορισμένου αριθμού εισιτηρίων με πολύ χαμηλή τιμή	4. Χορήγηση έκπτωσης για ταυτόχρονη έκδοση εισιτηρίων μετάβασης/επιστροφής	5. Εκπτώσεις σε συγκεκριμένες κατηγορίες πληθυσμού	6. Για συγκεκριμένους προορισμούς/πλοία	7. Ειδικές εκπτώσεις για ταυτόχρονη κράτηση σε άλλο δρομολόγιο της εταιρείας	8. σε ημερήσιο δρομολόγιο της εταιρείας	9. Παροχή εκπτώσεων σε πιστούς πελάτες - Προγράμματα Customer Loyalty	10. Προγράμματα επιβράβευσης Bonus Miles	11. Χορήγηση έκπτωσης για έγκαιρη δέσμευση (early booking) στην υπηρεσία
Superfast Ferries	X	X	X	X	X						
ANEK Lines	X	X	X	X	X			X	X		
Minoan Lines	X	X	X	X	X			X			
Hellenic Seaways	X	X	X	X	X	X			X	X	X
NEL Lines	X			X	X	X					
Blue Star Ferries	X	X	X	X	X	X	X				

Πηγή: Ιστοσελίδες επιχειρήσεων

Όπως προκύπτει και από το ακόλουθο διάγραμμα, τα ποσοστά εφαρμογής σύγχρονων μεθοδολογιών εμπορικής πολιτικής (στρατηγικές 7 έως και 13) είναι ιδιαίτερα χαμηλά μεταξύ των κυριότερων (6 μεγαλύτερων) επιχειρήσεων του κλάδου, γεγονός που κυρίως οφείλεται στις καταναλωτικές συνήθειες του Ελληνικού επιβατικού κοινού τα χαμηλά (σε σχέση με πιο ανεπτυγμένες χώρες) επίπεδα διείσδυσης νέων τεχνολογιών στην οικονομική δραστηριότητα/ συμπεριφορά. Ωστόσο, το γεγονός αυτό αναδεικνύει το σημαντικότατο περιθώριο ανάπτυξης σύγχρονων εφαρμογών τιμολόγησης από τις (μεγαλύτερες τουλάχιστον) ακτοπλοϊκές εταιρείες και την ένταξη τους σε ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης εσόδων (revenue management).

Διάγραμμα 3-1 Ποσοστό εφαρμογής στρατηγικών τιμολόγησης (επί δείγματος) 2010



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων

Η ανάλυση που προηγήθηκε, βασίζεται σε διερεύνηση των τιμολογιακών και εμπορικών πολιτικών που ακολουθούνται από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου και αποκαλύπτει με τρόπο σαφέστατο ότι ο ανταγωνισμός στον ακτοπλοϊκό κλάδο εξακολουθεί να είναι εξαιρετικά έντονος και αποτελεσματικός παρά τη σχετική συγκέντρωσή του. Προκύπτει ότι η συγκέντρωση είναι αποτέλεσμα αφενός της δύσκαμπτης δομής του κόστους παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αλλά και των

ιδιαιτεροτήτων της Ελληνικής αγοράς που τη διαφοροποιούν από τις υπόλοιπες, κυρίως Ευρωπαϊκές. Σημαντικό εύρημα είναι επίσης και το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός έχει ξεπεράσει τη μονοδιάστατη προσέγγιση της τιμής/ ναύλου και εστιάζει πλέον και στα οριζόντια χαρακτηριστικά του προϊόντος/ υπηρεσίας, γεγονός που αφενός έχει θετικές επιδράσεις στο πλεόνασμα των καταναλωτών μέσω των μειωμένων τιμών που προκύπτουν από τις ακολουθούμενες τιμολογιακές πρακτικές, αφετέρου αυξάνεται σημαντικά το εύρος των επιλογών του καταναλωτή. Από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει ότι καμία από τις εταιρείες του δείγματος δεν ακολουθεί πολιτικές υποστήριξης της χρήσης του διαδικτύου⁴⁸ παρότι όλες διατηρούν ιστοσελίδες με δυνατότητες on-line αγορών-κρατήσεων, το κόστος επένδυσης των οποίων ήταν ιδιαίτερα υψηλό. Σημειώνεται ότι στον κλάδο υφίστανται πολύ σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης και εκμετάλλευσης τεχνικών *Revenue Management* για τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας κράτησης θέσεων, τιμολόγησης και πωλήσεων (*marketing analytics*). Η επιτυχία των μεθόδων αυτών στον κλάδο των αερομεταφορών αποτελεί ένα από τα πιο αξιόλογα παραδείγματα αποτελεσματικής υλοποίησης τους και ως εκ τούτου ο παραλληλισμός με τον κλάδο της ακτοπλοΐας προκύπτει με απόλυτα φυσικό τρόπο, λόγω συνάφειας αντικειμένου, λειτουργικών περιορισμών, κλίμακας επενδυμένων κεφαλαίων και χαρακτηριστικών ζήτησης και προσφερόμενης υπηρεσίας. Επιπλέον, η προώθηση της εφαρμογής αναλυτικών τεχνικών στις διαδικασίες τιμολόγησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών θα έχει δυνητικά, ευεργετικά αποτελέσματα στα θεμελιώδη μεγέθη των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στις διαστάσεις του κόστους, της αποτελεσματικότητας κατανομής πόρων (*allocative efficiency*) και του κέρδους της εκμετάλλευσης. Πρόσθετα όμως, η βελτιστοποίηση της διαδικασίας τιμολόγησης θα έχει πολύ σημαντικές θετικές επιδράσεις και στο πλεόνασμα του καταναλωτή/επιβάτη. Πιο συγκεκριμένα, ο εξορθολογισμός της εκμετάλλευσης και η συνακόλουθη μείωση του κόστους αναμένεται να δημιουργήσουν σημαντικά περιθώρια πλεονάσματος στην παραγωγή και διάθεση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ώστε με μια ορθολογική κατανομή του τελευταίου ανάμεσα στους παρόχους και τους καταναλωτές της υπηρεσίας, θα μπορούσε να επιτευχθεί το βέλτιστο σημείο ισορροπίας με ταυτόχρονη αύξηση της ωφέλειας και για τις δύο πλευρές (βελτιωμένα κέρδη/πλεόνασμα καταναλωτή με χαμηλότερες τιμές). Σημειώνεται επίσης ότι η χρήση του διαδικτύου επιτρέπει τη συλλογή πολύτιμων πληροφοριών για την καταναλωτική συμπεριφορά, προκειμένου να σχεδιαστούν εξειδικευμένα

⁴⁸ Ειδικές προσφορές για χρήστες διαδικτύου: Ο μεταφορέας χορηγεί εκπτώσεις σε καταναλωτές που χρησιμοποιούν το διαδίκτυο για τη διενέργεια των συναλλαγών τους, διανέμοντας έτσι στους τελευταίους, μέρος των οικονομιών που επιτυγχάνονται από τη χρήση της ευκολίας αυτής. Η χρήση του διαδικτύου, εκτός του ότι διευκολύνει σημαντικότερα την εφαρμογή πολιτικών μείωσης του κόστους διαχείρισης των πωλήσεων της εταιρείας, μπορεί να δώσει τη δυνατότητα για την υλοποίηση σύγχρονων εφαρμογών διαχείρισης εσόδων (*Revenue Management*), αξιοποιώντας έτσι μια σημαντική δυνατότητα εκσυγχρονισμού των πωλήσεων.

πακέτα σε δίκαιες τιμές που θα βασίζονται στην ενδεδειγμένη ανάλυση των δεδομένων, κατά τα πρότυπα του κλάδου των αερομεταφορών.

3.2.3 Σύνθεση εισιτηρίου ακτοπλοϊκής υπηρεσίας

Συζητώντας την τιμολογιακή πολιτική των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στο γενικότερο πλαίσιο της ανάλυσης του μηχανισμού σχηματισμού των τιμών στον κλάδο και, έχοντας προβεί σε ανάλυση της προσφοράς και της ζήτησης του κλάδου, αλλά και της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς σε αυτόν, κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση της σύνθεσης του εισιτηρίου/ ναύλου και η αποτύπωση των κρατήσεων υπέρ τρίτων. Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων επιβαρύνουν το κόστος του εισιτηρίου και συνακόλουθα απομειώνουν τις καθαρές ωφέλειες τόσο για τις επιχειρήσεις του κλάδου (επιβαρύνοντας το κόστος πωλήσεων, όπου ήδη είναι διαρκώς αυξανόμενο, όπως προκύπτει από την χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου), όσο και για τους ίδιους τους χρήστες της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας. Ειδικότερα, η επιβολή κρατήσεων υπέρ τρίτων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, επιβαρύνει την τελική τιμή που αντιμετωπίζουν οι καταναλωτές χωρίς ωστόσο να είναι αντικείμενο ή προϊόν της τιμολογιακής πολιτικής των ακτοπλοϊκών. Οι καταναλωτές ως ορθολογικά σκεπτόμενοι παράγοντες, λαμβάνουν τις αποφάσεις για το μερισμό των δαπανών τους βασιζόμενοι στις προτιμήσεις τους (σχέσεις ωφέλειας από την κατανάλωση προϊόντων/ υπηρεσιών) βασιζόμενοι στην τελική τιμή της υπηρεσίας. Αυτό σημαίνει ότι η επιβολή κρατήσεων υπέρ τρίτων έχει σαφέστατα αρνητικές επιπτώσεις στη ζητούμενη ποσότητα ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και ως εκ τούτου, δρα επιβαρυντικά στην ανάπτυξη του κλάδου.

Αναλυτικότερα, οι επιβαρύνσεις που αφορούν κρατήσεις υπέρ τρίτων και επιβάλλονται στα εισιτήρια της ακτοπλοϊκής προέρχονται από τις ακόλουθες κατηγορίες κρατήσεων:

Φόρος Προστιθέμενης Αξίας: Το μεγαλύτερο μέρος της επιβάρυνσης από κρατήσεις υπέρ τρίτων αντιπροσωπεύει ο ΦΠΑ (11% επί της τιμής του εισιτηρίου για τους επιβάτες και 23% αντίστοιχα για τα οχήματα). Σημειώνεται ότι η πρόσθετη επιβάρυνση ύστερα από την τελευταία αναθεώρηση των επιβαλλόμενων ποσοστών αναμένεται να επιδράσει ιδιαίτερα αρνητικά στη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών σε μια περίοδο ιδιαίτερα κρίσιμη για τον Ελληνικό τουρισμό, αλλά και για την πορεία των μεγεθών του κλάδου των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Επιπλέον, η επιβολή ΦΠΑ στα εισιτήρια της ακτοπλοϊκής, αναμένεται να επιβαρύνει σημαντικά τόσο το νησιωτικό πληθυσμό, όσο και (ακόμη περισσότερο) το νησιωτικό εμπόριο, ενώ έρχεται και σε αντίθεση με το ειδικό καθεστώς ΦΠΑ που ισχύει για τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου για το εμπόριο αγαθών. Αποτέλεσμα της επιβολής ΦΠΑ θα είναι επίσης και η σημαντική αύξηση του επιπέδου τιμών στα νησιά, μια εξέλιξη

αρνητική τόσο για τον τουρισμό όσο και περισσότερο για το επίπεδο διαβίωσης του νησιωτικού πληθυσμού της χώρας.

Επίναυλος: Αφορά χρέωση που θεσμοθετήθηκε με το αρ.10 του Ν2932/2001 και σαν πρωτεύοντα σκοπό έχει την επιδότηση της λειτουργίας των άγονων γραμμών (μέσω των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας) και δευτερευόντως τα προκύπτοντα έσοδα μπορεί να διατεθούν για τη χρηματοδότηση της συμμετοχής του Δημοσίου σε έργα ανάπτυξης λιμενικών υποδομών. Είναι προφανής όχι μόνο η ανάγκη για χρηματοδότηση των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών, αλλά και για την έμπρακτη υποστήριξη των απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών. Ωστόσο η επιβολή του επίναυλου δημιουργεί επιπλέον χρεώσεις οι οποίες δεν συνδέονται άμεσα ούτε έμμεσα με την υπηρεσία της μεταφοράς. Σημειώνεται ότι η επιβολή αντίστοιχης ή συγκρίσιμης χρέωσης δεν υφίσταται σε κανέναν άλλο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην ελληνική επικράτεια. Το πλαίσιο εφαρμογής του επίναυλου στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, συνεπώς, εμπίπτει στην κατηγορία της έμμεσης φορολόγησης με σημαντικές επιδράσεις τόσο στη λειτουργία του κλάδου όσο και στο πλεόνασμα των καταναλωτών/επιβατών. Ο Επίναυλος ανέρχεται σε 3% επί της ονομαστικής αξίας του εισιτηρίου, πιστώνεται σε ειδικό λογαριασμό ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και η εφαρμογή του είναι ανεξάρτητη από τους τρόπους προέλευσης και προορισμού του επιβάτη.

Λιμενικά Τέλη: Η επιβολή της συγκεκριμένης χρέωσης προβλέπεται από το Ν.3622/2007. Τα λιμενικά τέλη αφορούν επιβαλλόμενη κράτηση υπέρ Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων (εκτός ΟΛΠ, ΟΛΘ και Οργανισμούς λιμένων του Ν.2932/2001) και ανέρχονται σε 5%- 5,5% επί της ονομαστικής τιμής του εισιτηρίου (διαιρούμενο στο μισό με δικαιούχους τους λιμένες προέλευσης και προορισμού αντίστοιχα). Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες κρατήσεις που επιβάλλονται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια υπέρ τρίτων, τα λιμενικά τέλη φαίνεται να έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα που πηγάζει από την ίδια τη χρήση λιμενικών ευκολιών σε ότι αφορά τους επιβάτες και τα οχήματα. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι πλέον των επιβατών και οι ίδιες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πληρώνουν λιμενικά τέλη, προκειμένου να εξασφαλίσουν τη χρήση των λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των πλοίων τους. Το σημαντικότερο επιχείρημα ενάντια (κυρίως) στη μεθοδολογία εφαρμογής της υπό περίπτωση κράτησης, είναι ότι αυτή επιβάλλεται σε ποσοστιαία βάση επί της αξίας του εισιτηρίου και ουσιαστικά αποτελεί συνάρτηση όχι μόνο της διανυόμενης απόστασης, αλλά και του τύπου προέλευσης/προορισμού. Η εξάρτηση των λιμενικών τελών από τη διανυόμενη απόσταση, αλλά και από τους τρόπους προέλευσης/προορισμού εισάγει στη διαμόρφωση της τιμής του εισιτηρίου (έμμεσα) την επίδραση παραγόντων όπως τα πρότυπα ανταγωνισμού σε κάθε

γραμμή, το τουριστικό/εμπορικό/αστικό προφίλ των τόπων προορισμού / προέλευσης, το επίπεδο⁴⁹ των παρεχομένων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών –που συμβάλλει στη διαμόρφωση του ναύλου- , την τιμολογιακή πολιτική των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων κ.α. Είναι προφανές ότι οι παράγοντες αυτοί δε σχετίζονται με τη χρηματοδότηση έργων λιμενικών εγκαταστάσεων, ούτε με το δικαίωμα χρήσης λιμενικών ευκολιών από τους επιβάτες της ακτοπλοΐας. Μία πρόταση θα ήταν η απευθείας διαπραγμάτευση των ακτοπλοίων με τις κατά τόπους λιμενικές αρχές (στη βάση της κατ' αποκοπήν χρέωσης ανά επιβάτη και όχημα) για την εξατομίκευση των χρεώσεων συναρτήσει των χαρακτηριστικών του κάθε λιμένα αλλά πολύ περισσότερο, συναρτήσει της επάρκειας και ποιότητας τόσο των παρεχόμενων υποδομών όσο και υπηρεσιών. Σε μία τέτοια βάση, θα υπάρχει και αυξημένο κίνητρο εκ μέρους των λιμενικών αρχών για διαρκή επένδυση σε εγκαταστάσεις υψηλότερου επιπέδου, με αποτέλεσμα τη βελτίωση του βαθμού ικανοποίησης των καταναλωτών/επιβατών.

ΚΑΕΟ-NAT: Αφορά κράτηση υπέρ NAT και Κεφαλαίου Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων, ανέρχεται δε σε 6,5% επί της ονομαστικής τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Η είσπραξη του θεσμοθετήθηκε από το αρ.4, παρ.6 του Ν2575/1998 και προβλέπει την υποχρεωτική κράτηση από τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για τη χρηματοδότηση του κλάδου ασφάλισης οχημάτων και επιβατών που λειτουργεί στο NAT. Η μη καταβολή των βεβαιωμένων υποχρεώσεων προβλέπει από διοικητικές και ποινικές κυρώσεις μέχρι και απαγόρευση απόπλου πλοίου εταιρείας με υφιστάμενες ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις, ενώ το πρόστιμο της μη εμπρόθεσμης καταβολής ανέρχεται σε 3% μηνιαίως. Το NAT έμπρακτα χρησιμοποιεί το ταμείο του ΚΑΕΟ για τη χρηματοδότηση των χρονίων ελλειμμάτων του (δυνάμει του ίδιου νόμου, §ιε παρ.6), τη στιγμή που οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις προβαίνουν αναγκαστικά σε σύναψη ασφαλιστικών συμβολαίων για ίδιο λογαριασμό, αλλά και για λογαριασμό των επιβατών τους (πρόσωπα και τροχοφόρα, Ασφάλιση P&I Club). Η επανάληψη της ασφαλιστικής δαπάνης είναι προφανής, ενώ ταυτόχρονα ανακύπτει και το ζήτημα της ελεύθερης επιλογής ασφαλιστή από τη μεριά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Επιπλέον, το ζήτημα της δυνατότητας του NAT να χρησιμοποιεί το αποθεματικό του ΚΑΕΟ για την κάλυψη ιδίων χρηματοδοτικών του αναγκών, αντιτίθεται στο ρόλο του εν λόγω κεφαλαίου που αποτελεί και το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της ασφάλισης, ιδιαίτερα αν αυτό συνδυαστεί με τη μακροχρόνια αδύνατη χρηματοοικονομική θέση του ταμείου.

⁴⁹ Όπως ποιότητα μεταφοράς, επίπεδο πλοίων, συχνότητα δρομολογίων, τυχόν πρόσθετες παροχές και ευκολίες κ.α.

Λεμβούχοι-Αχθοφορικά: Αφορά κρατήσεις που επιβάλλονται υπέρ λεμβούχων και αχθοφόρων και ανέρχονται περί τα 0,50-0,60 ευρώ ανά επιβάτη. Το κυριότερο πρόβλημα με την εν λόγω κράτηση είναι ουσιαστικά, η μη ύπαρξη των δικαιούχων της, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση της τιμής του εισιτηρίου με χρεώσεις μη ανταποδοτικού χαρακτήρα. Η συγκεκριμένη κράτηση/ χρέωση επιβάλλεται σε αρκετά λιμάνια και εισπράττεται για υπηρεσίες που δεν παρέχονται, μειώνοντας έτσι το πλεόνασμα του καταναλωτή-επιβάτη. Παρά το σχετικά χαμηλό ποσό ανά επιβάτη, το συνολικό ύψος των εσόδων της συγκεκριμένης χρέωσης ανέρχεται σε υπολογίσιμα ποσά (εκατ. Ευρώ), ενώ η είσπραξη των συγκεκριμένων κρατήσεων δεν αποτελούν χρεώσεις για την παροχή ανταποδοτικών υπηρεσιών.

Πρακτορειακά Δικαιώματα: Αφορούν χρεώσεις επί του καθαρού ναύλου που αποδίδονται στους πράκτορες και ανέρχεται σε περίπου 10% (7% - 12%) της τιμής του. Η υπό περίπτωση χρέωση σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί μη ανταποδοτική, ωστόσο θα μπορούσαν να γίνουν βελτιώσεις στη μεθοδολογία είσπραξης των σχετικών τελών. Μια από τις διαθέσιμες επιλογές, είναι η απευθείας διαπραγμάτευση των συμβαλλόμενων, ακτοπλοϊκής εταιρείας (ή/ και επιβάτη) και πράκτορα για τα δικαιώματα του τελευταίου και ο επί τόπου διακανονισμός του ποσού ανεξαρτήτως του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση απευθείας μεσολάβησης πράκτορα επιβάτη μειώνεται το διαχειριστικό κόστος, αφού μειώνει το πλήθος των εμπλεκόμενων και διακανονίζεται ταυτόχρονα με την έκδοση του εισιτηρίου. Εξίσου σημαντικά, δίνεται στον επιβάτη η επιλογή ναυτιλιακού πράκτορα γεγονός που θα ωθήσει τον ανταγωνισμό στον κλάδο των πρακτορείων και θα αυξήσει το πλεόνασμα του επιβάτη χωρίς να έχει οποιαδήποτε επίδραση στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Πέραν των ανωτέρω κρατήσεων, στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών, ο καθαρός ναύλος επιβαρύνεται με μία πρόσθετη μη ανταποδοτική χρέωση, την **κράτηση υπέρ των φορτοεκφορτωτών για διαφυγούσα εργασία**. Παρά το γεγονός ότι οι εν λόγω υπηρεσίες δεν παρέχονται πλέον καθώς δεν θεωρούνται αναγκαίες, δεδομένης της τελειοποίησης των μέσων φορτοεκφόρτωσης, η χρέωση της συγκεκριμένης υπέρ τρίτου κράτησης είναι καθαρά μη ανταποδοτική και προσιδιάζει της χρέωσης λεμβουχικών/ αχθοφορικών στην περίπτωση των επιβατηγών μεταφορών. Η συγκεκριμένη χρέωση διαμορφώνεται ως ποσοστό επί του καθαρού ναύλου της εμπορευματικής μεταφοράς και διαφοροποιείται ανάλογα με τον προσεγγίζοντα λιμένα. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι στην περίπτωση

εμπορευματικής μεταφοράς στην Κρήτη, η επιβάρυνση του καθαρού ναύλου είναι κατά 9,84% συμπεριλαμβανομένου του αναλογούντος ΦΠΑ⁵⁰.

Το ακόλουθο σχήμα επεξηγεί τη δομή της τελικής τιμής (στον καταναλωτή/επιβάτη) του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Προκύπτει ότι ενδεχόμενη κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών υπέρ τρίτων, δηλ. ΚΑΕΟ-NAT, Λεμβούχων-Αχθοφορικών και Επίναυλου, θα είχε σαν αποτέλεσμα την αναμενόμενη μείωση της τιμής του εισιτηρίου κατά τουλάχιστον 9,5%-10%. Συνεκτιμώντας την εποχικότητα της ζήτησης, που προέρχεται από τον τουριστικό κυρίως χαρακτήρα της (υψηλή ελαστικότητα ζήτησης, εποχικά υψηλά), προκύπτει το συμπέρασμα πως μείωση της τιμής του εισιτηρίου για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες θα επεφύλασσε πολλαπλάσια θετική επίδραση στη ζήτηση με ευεργετικά αποτελέσματα τόσο στη σταθερότητα όσο και την ανάπτυξη του κλάδου.

Μάλιστα, η συγκεκριμένη μείωση μπορεί να αιτιολογηθεί συγκρίνοντας τα ισχύοντα κατά τη διαμόρφωση της τελικής τιμής του ναύλου σε άλλα επιβατηγά μέσα μεταφοράς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην περίπτωση των αεροπορικών μεταφορών πέραν της τιμής του ναύλου και των πρακτορειακών δικαιωμάτων (τα οποία υπολογίζονται επί του καθαρού ναύλου και κυμαίνονται μεταξύ 1% - 3%), υπάρχουν οι ακόλουθοι φόροι/τέλη: α) Φόρος Ελλ. Δημοσίου (GR), που αντιστοιχεί σε κατ' αποκοπή χρέωση ίση με 12,00 ευρώ ανεξαρτήτως προορισμού, β) Επασφάλιστρο (YQ) 4,00 ευρώ αποδοτέο στην ασφαλιστική, γ) Επίναυλος ο οποίος ανάλογα με την αεροπορική εταιρεία συμπεριλαμβάνεται στο ναύλο ή θεωρείται πρόσθετη χρέωση. Οι παραπάνω χρεώσεις ισχύουν σε όλα τα κρατικά αεροδρόμια. Πλέον των ανωτέρω επιβαρύνσεων, τα αεροπορικά εισιτήρια για το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος χρεώνονται με: α) Το Τέλος Χρήσης ΑΙΑ (WP) το οποίο αντιστοιχεί σε κατ' αποκοπή ποσό ίσο με 12,76 ευρώ και β) Το Τέλος ελέγχου ασφαλείας (WQ) ίσο με 4 ευρώ για τις υπηρεσίες ελέγχου πριν από την επιβίβαση. Σημαντική διαφοροποίηση επίσης στην περίπτωση των αεροπορικών χρεώσεων σε σχέση με τις ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι ότι κατά την πραγματοποίηση μεταφοράς από ή προς τις άγονες γραμμές, ο επιβάτης απαλλάσσεται της χρέωσης

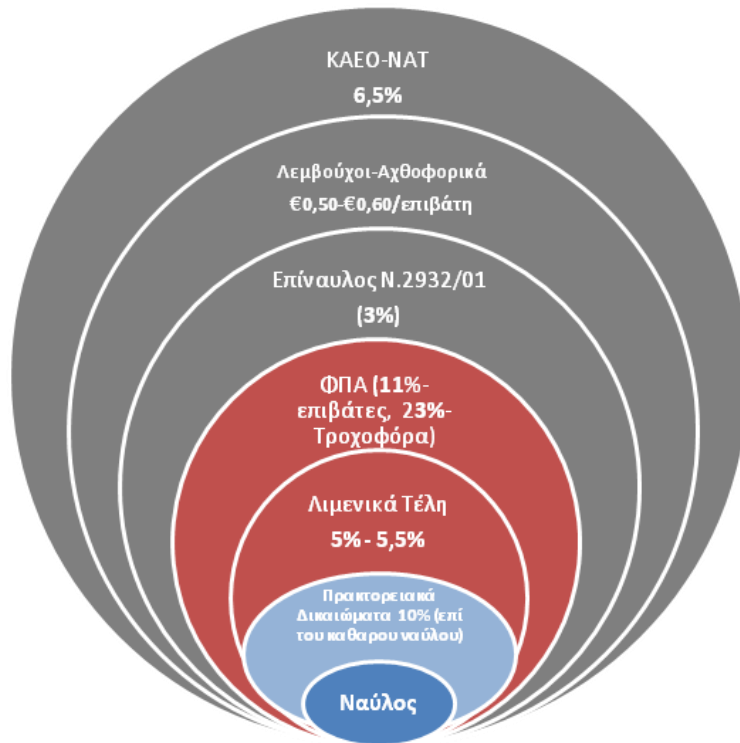
⁵⁰ Στην περίπτωση εμπορευματικής μεταφοράς (ένα φορτηγό) προς την Κρήτη, ο καθαρός ναύλος διαμορφώνεται σε 200 ευρώ, ο οποίος επιβαρύνεται με:

- ΦΠΑ ΝΑΥΛΟΥ (23%), ήτοι 46,00 ευρώ,
- NAT+ΦΠΑ (8,00%), ήτοι 15,99 ευρώ,
- ΕΠΙΝΑΥΛΟΣ+ΦΠΑ (3,69%), ήτοι 7,38 ευρώ,
- ΛΤΑΜΕΙΑ+ΦΠΑ (6,15%), ήτοι 12,30 ευρώ,
- ΔΙΑΦΥΓΟΥΣΑ ΕΡΓΑΣΙΑ+ΦΠΑ (9,84%), ήτοι 19,68,
- ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ+ΦΠΑ (12%), ήτοι 24,6 ευρώ.

Η εταιρεία λοιπόν εισπράττει το ποσό των 175,40 ευρώ, όταν η τελική χρέωση για τη μεταφορά του φορτηγού διαμορφώνεται σε 301,35 ευρώ.

του ελληνικού φόρου (GR), δεδομένου ότι το σχετικό κόστος επιδοτείται από το ελληνικό κράτος.

Εικόνα 3-1 Διαμόρφωση τελικής τιμής ακτοπλοϊκού εισιτηρίου (επιβάτη)



Από την ανάλυση της τιμολογιακής πολιτικής των ακτοπλοϊκών εταιρειών, και το συνδυασμό των χαρακτηριστικών της προσφοράς και της ζήτησης, προκύπτουν συμπερασματικά οι ακόλουθες βασικές παρατηρήσεις:

- Παρά την υψηλή συγκέντρωση του κλάδου, τα χαρακτηριστικά του Ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος, της προσφερόμενης υπηρεσίας, η εποχικότητα της ζήτησης επιτείνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Τεκμήριο για την παρατήρηση αυτή, αποτελεί το πλήθος των προσφορών, εκπτώσεων και πακέτων που προσφέρονται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, που αφενός αυξάνει το πλεόνασμα του καταναλωτή και αυξάνει θεαματικά την ποικιλία των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ο ανταγωνισμός φαίνεται να είναι πολυδιάστατος, αφού δεν περιορίζεται μόνον στη τιμή, αλλά επεκτείνεται και στη ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας.
- Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, στρέφονται σε τακτικές μη γραμμικής τιμολόγησης ενώ σε πολλές περιπτώσεις χρησιμοποιούν έμμεσες μορφές διακριτικής τιμολόγησης που όπως όμως φαίνεται, ενισχύουν την ευημερία των

καταναλωτών αφού αυξάνουν την ποικιλία και εξειδικεύουν τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας σε διαφορετικές ανάγκες των χρηστών.

- Μελετώντας τη σύνθεση του εισιτηρίου του ναύλου (τόσο στην περίπτωση της επιβατικής, όσο και στην περίπτωση της εμπορευματικής μεταφοράς) διαπιστώνεται η επιβολή σημαντικού ποσοστού χρεώσεων, ακόμα και μη ανταποδοτικού οφέλους σε σχέση με την προσφερόμενη υπηρεσία, γεγονός που έχει αποτέλεσμα της αύξηση του κόστους της μεταφοράς επιπλέον των αναμενόμενων από την πλευρά των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων χρεώσεων.

3.2.4 Καθεστώς χορήγησης εκπτώσεων στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια

Σύμφωνα με την ΚΥΑ. 3324.1/15/03 των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίσθηκαν οι κατηγορίες εκείνων των ομάδων ατόμων, οι οποίες δικαιούνται, για λόγους εξυπηρέτησης δημοσίου συμφέροντος, να ταξιδεύουν με έκπτωση στα εισιτήρια όλων των κατηγοριών των δρομολογημένων πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές. Οι συγκεκριμένες εκπτώσεις προσφέρονται χωρίς διακρίσεις ως προς τους πλοιοκτήτες βάσει του δεύτερου άρθρου του ν. 2932/2001 (Α'/145), με την πρόβλεψη ότι να καταβάλλεται αποζημίωση στις ακτοπλοϊκές εταιρείες από τους οικείους φορείς μετά από σχετική νομοθετική ρύθμιση. Ωστόσο, παρά την ισχύ των σχετικών εκπτώσεων, η νομοθετική ρύθμιση σχετικά με τον τρόπο και την πηγή καταβολής των αποζημιώσεων προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχει μέχρι σήμερα πραγματοποιηθεί, με αποτέλεσμα ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων του κλάδου να απομειούται περαιτέρω, δεδομένης της χορήγησης των προβλεπόμενων εκπτώσεων χωρίς την είσπραξή τους από τον εκάστοτε αρμόδιο φορέα αποζημίωσης.

Για την πληρότητα της Μελέτης, παρατίθενται ακολούθως συγκεντρωτικός Πίνακας εκπτώσεων και θέσεων στην περίπτωση των επιβατηγών και των εμπορευματικών ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Πίνακας 3-2 Εκπτώσεις & θέσεις στην περίπτωση επιβατηγών και εμπορευματικών ακτοπλοϊκών μεταφορών

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ		
Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ - ΘΕΣΗ
1	ΑΠΟΡΟΙ	100% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
2	ΠΑΙΔΙΑ Α: ΗΛΙΚΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 5 ΕΤΩΝ (ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΕΝΝΗΣΗΣ) Β: ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΠΟ 5 - 10 ΕΤΩΝ (ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΕΝΝΗΣΗΣ)	100% 50%
3	Α. ΑΝΑΠΗΡΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ Β. ΘΥΜΑΤΑ ΠΟΛΕΜΟΥ Γ. ΒΟΗΘΟΙ Ή ΣΥΝΟΔΟΙ (ΘΕΡΑΠΕΝΙΔΕΣ Ή ΘΕΡΑΠΟΝΤΕΣ) (ΑΝ.ΠΟΛ)	50% ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΚΛΙΝΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ,

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ		
Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ - ΘΕΣΗ
	Δ. ΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ (ΜΕ ΔΕΛΤΙΟ ΕΙΔΙΚΗΣ	ΕΦΟΣΟΝ Η ΘΕΣΗ ΑΥΤΗ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΛΙΝΕΣ
4	ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΕ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ 80% ΚΑΙ ΑΝΩ (ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΤΟΥΣ)	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
5	ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
6	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΝΑΤ	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
7	ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΝΗΣΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3.100 ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΤΟΥΣ	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
8	ΦΟΙΤΗΤΕΣ-ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΑΕΙ-ΤΕΙ ΚΑΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΑΕΝ-ΚΕΣΕΝ	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟ 01/9 ΚΑΘΕ ΕΤΟΥΣ ΕΩΣ 30/6 ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ
9	Α. ΑΡΧΗΓΟΙ: ΓΕΕΘΑ , ΓΕΣ, ΓΕΝ, ΓΕΑ, ΕΛΛΗΝ. ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ, ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ	100% ΔΙΑΚ Α', ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ ΚΛΙΝΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ.
	Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ, ΥΠΑΞ/ΚΟΙ, ΟΠΛΙΤΕΣ, ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΣ ΜΕ ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ Ε/Γ ΠΛΟΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.	50% ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ "ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ "
10	Α. ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:	100% ΔΙΑΚ. Α' ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ ΚΛΙΝΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ
	Β. ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ , ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ	50% Α'ΘΕΣΗ
11	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ:	100%
	Α) ΑΞ/ΚΟΙ , ΑΝΘ/ΣΤΕΣ , ΥΠΑΞ/ΚΟΙ , Λ/Φ Μ	ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ"
	Β) ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΑΞ/ΚΟΙ , ΑΝΘ/ΣΤΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΑΡΧΙΚΕΛΕΥΣΤΕΣ	
	Γ) ΔΟΚΙΜΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ, Υ/Ξ ΚΑΙ Λ/Φ ΤΟΥ Λ.Σ ΌΤΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΟΜΑΔΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ 50 ΑΤΟΜΑ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ.	
12	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΕΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥΣ	100% ΔΙΑΚ Α'
13	ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΜΕΛΩΝ ΠΝΟ, ΜΕΛΗ Ρ.Α.Θ.Ε.	100% ΔΙΑΚ Α'
14	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΥΕΝ (ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ) ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ Ν.Π.Δ.Δ. ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΥΕΝ	100% ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ"
15	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	100% ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΜΟ,

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ		
A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ - ΘΕΣΗ
		ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΚΑΣΤΟΤΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ"
16	ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ, ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΑΙ ΔΥΟ (2) ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΠΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΑ Ε/Γ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Η ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.	100% ΔΙΑΚ Α'
17	A. ΝΟΜΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΟΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΑ Ε/Γ-Α/Κ ΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ. B. ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΟΙ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ Ε/Γ-ΑΚ ΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ Η ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ.	100% ΔΙΑΚ Α' 50% ΔΙΑΚ Α'
18	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟ ΥΕΝ (ΕΝΑΣ ΑΝΑ ΗΜΕΡΗΣΙΟ Η ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ)	100% ΔΙΑΚ Α'
19	ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΝΗΣΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΤΑ Ε/Γ-Α/Κ ΠΛΟΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥΣ Ή ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ , ΡΑΦΗΝΑΣ ΚΑΙ ΛΑΥΡΙΟΥ.	50% ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
20	ΟΔΗΓΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥΣ, ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΟΡΘΕΜΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ : ΠΕΡΑΜΑ -ΠΑΛΟΥΚΙΑ , ΠΕΡΑΜΑ (ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ)-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ (ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ)	50%
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΕΚΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ		
A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ - ΘΕΣΗ
1	ΑΝΑΠΗΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧΕ	50%
2	A. ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ Η ΜΗ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΑΝΕΥ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΝΑΥΛΟΥ ΜΕ ΤΑ Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΟΠΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ B. ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ, ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ Η ΜΗ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΑΝΕΥ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΝΑΥΛΟΥ ΜΕ ΤΑ Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ, ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΝΗΣΙΩΝ ΤΩΝ ΕΚΛΟΓΙΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΕΞΕΛΕΓΟΝΤΟ.	100%
3	ΟΧΗΜΑΤΑ ΥΕΝ/ΛΣ	100%

Πηγή: ΚΥΑ. 3324.1/15/03

3.3 Στοιχεία Κόστους Λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και διαχρονική εξέλιξή τους

Η κτήση και η λειτουργική εκμετάλλευση των επιβατηγών πλοίων, ως μονάδες παραγωγής υπηρεσιών, συνεπάγεται τις ακόλουθες κατηγορίες κόστους:

- Κόστος κτήσεως: Περιλαμβάνει το κόστος κτήσης (καινούριου ή μεταχειρισμένου) επιβατηγού πλοίου.
- Κόστος Πωληθέντων: Είναι η κατηγορία στοιχείων κόστους τα οποία σχετίζονται άμεσα με την παραγωγική λειτουργία της επιχείρησης (Κόστος μισθοδοσίας πληρωμάτων, αποθειωμένα Καύσιμα και λιπαντικά, Συντηρήσεις – Επισκευές – Αναλώσιμα υλικά – Αμοιβές & έξοδα τεχνιτών, Ασφάλιστρα, Έξοδα λιμένων, Ναυλώσεις πλοίων κλπ.). Τα λειτουργικά κόστη διακρίνονται σε σταθερά (Κόστος μισθοδοσίας πληρωμάτων, ασφάλιστρα κλπ.) και σε μεταβλητά (κόστος καυσίμων, λιπαντικών, κλπ.).
- Κόστος διοικητικής λειτουργίας: Σχετίζονται με την λειτουργία μιας επιχείρησης (μισθοί διοικητικών υπαλλήλων, κόστος διαφήμισης, αμοιβές και παροχές τρίτων κλπ) και όχι με την παραγωγική λειτουργία, ήτοι την παροχή μεταφορικής υπηρεσίας.

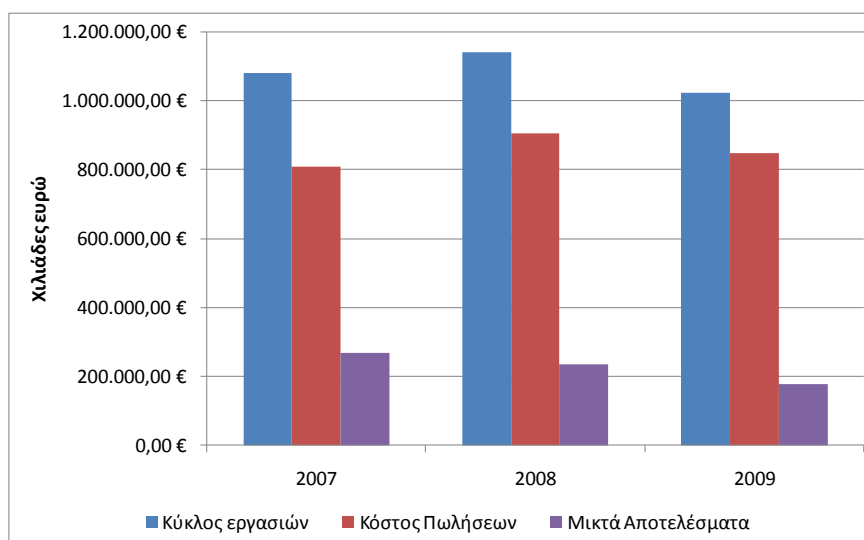
Στα πλαίσια της παρούσας ενότητας αναλύονται τα συνθετικά στοιχεία του κόστους πωληθέντων και του κόστους διοικητικής λειτουργίας, το ποσοστό συμμετοχής τους και κατ' επέκταση ο βαθμός επίδρασης αυτών στη διαμόρφωση του συνολικού κόστους που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, ως επίσης και η διαχρονική εξέλιξη τους βάσει αφενός των οικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων, αλλά και των τιμών της αγοράς.

Όσον αφορά το κόστος πωληθέντων που βαρύνει τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, αυτό διαμορφώνεται από τις ακόλουθες βασικές κατηγορίες:

- Κόστος μισθοδοσίας των πληρωμάτων,
- Καύσιμα και λιπαντικά,
- Συντηρήσεις – Επισκευές – Αναλώσιμα υλικά – Αμοιβές & έξοδα τεχνιτών,
- Ασφάλιστρα,
- Έξοδα λιμένων,
- Ναυλώσεις πλοίων,
- Λοιπά.

Πέραν των ανωτέρω κατηγοριών, στο κόστος πωληθέντων συνυπολογίζονται και οι αποσβέσεις των πλοίων. Το κόστος πωληθέντων που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κατά τα τελευταία έτη, αν και παρουσιάζει μικρή μείωση κατά το 2009 (λόγω της αντίστοιχης μείωσης του κύκλου εργασιών) αποτελεί σημαντικό μέρος ως ποσοστό του κύκλου εργασιών, οδηγώντας ταυτόχρονα σε μείωση του μικτού περιθωρίου κέρδους (βλ. ακόλουθο Διάγραμμα).

Διάγραμμα 3-2 Εξέλιξη κόστους πωλήσεων (2007-2009)



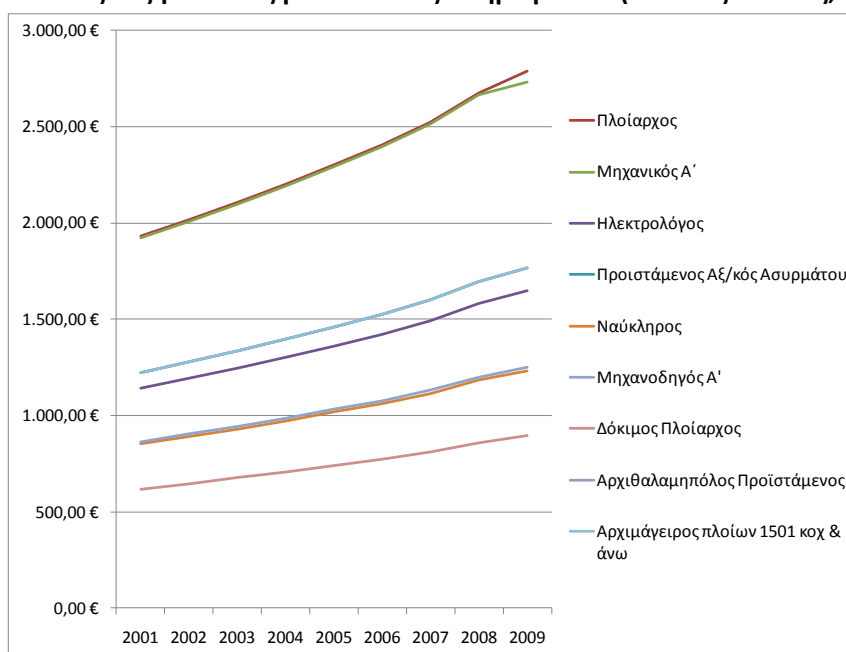
Πηγή: Ανάλυση ισολογισμών των επιχειρήσεων του κλάδου, βλ. § Χρηματοοικονομική ανάλυση

Όσον αφορά τη σύνθεση του κόστους πωληθέντων μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών, από την ανάλυση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων των επιχειρήσεων του κλάδου, το κόστος μισθοδοσίας των πληρωμάτων, καθώς και το κόστος των καυσίμων αποτελούν σχεδόν το 1/3 του συνολικού κόστους πωληθέντων (μη συνυπολογιζομένων των αποσβέσεων των πλοίων).

Ειδικότερα, το κόστος μισθοδοσίας των πληρωμάτων (σημαντικότερη κατηγορία σταθερού κόστους) καθορίζεται βάσει συλλογικών συμβάσεων εργασίας και διαφοροποιείται ανάλογα με την ειδικότητα του ναυτικού επί του επιβατηγού πλοίου. Κατά τον υπολογισμό του σχετικού κόστους πέραν του βασικού μισθού, συμπεριλαμβάνεται το κόστος της υπερωριακής απασχόλησης (πέραν των 40 ωρών/εβδομαδιαίως, ήτοι 8 ωρών πενθήμερης εργασίας), καθώς και η αμοιβή πρόσθετων επιδομάτων (αντίτιμο τροφής, επίδομα ιματισμού, επίδομα άγονων γραμμών, ειδικά μηνιαία επιδόματα).

Στο ακόλουθο Διάγραμμα, παρουσιάζεται η εξέλιξη του βασικού μισθού της πρώτης βαθμίδας του πληρώματος ανά επίπεδο ιεραρχίας (αξιωματικοί καταστρώματος, αξιωματικοί μηχανής, ηλεκτρολόγος, αξιωματικοί γενικών υπηρεσιών, κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος και μηχανής, δόκιμοι και υπηρεσίες ενδιαιτημάτων και μαγειρείου) κατά τα έτη 2001 – 2009. Όπως προκύπτει από τα σχετικά στοιχεία, η μέση ετήσια αύξηση του βασικού μισθού των πληρωμάτων κατά την εξεταζόμενη περίοδο διαμορφώνεται σε 4,7%, αρκετά υψηλότερα από τις αντίστοιχες μέσες ετήσιες αυξήσεις στους υπόλοιπους οικονομικούς κλάδους (ειδικότερα κατά τα τελευταία έτη).

Διάγραμμα 3-3 Εξέλιξη κόστους μισθοδοσίας Πληρωμάτων (Βασικός Μισθός, 2001-2009)



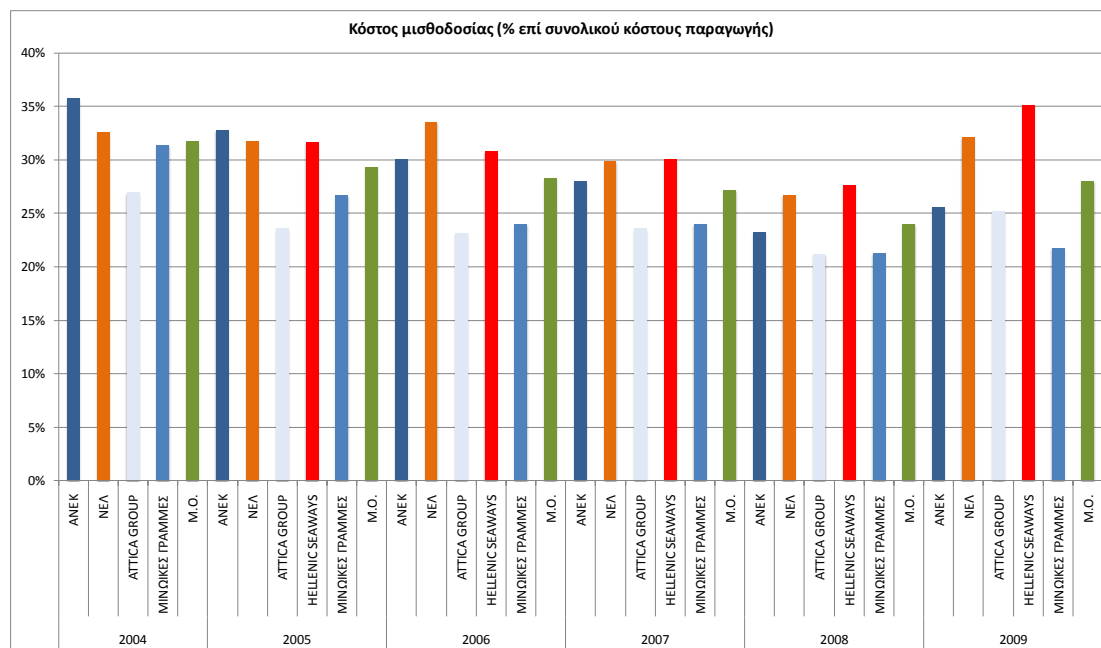
Πηγή: Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας Πληρωμάτων των Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων των ετών 2001-2009

Το παραπάνω κόστος αυξάνεται με το συνυπολογισμό των σχετικών επιδομάτων (τα οποία διαχρονικά ακολουθούν αντίστοιχα ποσοστά αύξησης) και του κόστους των εργοδοτικών και ασφαλιστικών εισφορών. Σημειώνεται ότι ο πραγματικά καταβαλλόμενος μισθός στα πληρώματα είναι αρκετά υψηλότερος του βασικού μισθού, αφού σε αυτόν προστίθενται τα προβλεπόμενα επιδόματα, τα οποία αθροιστικά υπερκαλύπτουν και το ύψος του βασικού μισθού.

Για την εξαγωγή πρόσθετων συμπερασμάτων σχετικά με τη συμμετοχή του κόστους μισθοδοσίας πληρωμάτων στο σύνολο του κόστους πωληθέντων, χρησιμοποιούμε τα στοιχεία ανάλυσης του κόστους πωληθέντων των εταιρειών ANEK, NEL, ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (βάσει των ετήσιων εκθέσεων) για την περίοδο των ετών 2004-2009. Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία, το κόστος μισθοδοσίας ως ποσοστό του συνολικού κόστους πωληθέντων βαίνει μειούμενο, με εξαίρεση το 2009 όπου παρουσιάζεται σημαντική αύξηση της τάξεως του 16% σε σχέση με το 2008, ενώ παράλληλα διαφοροποιείται ανά εταιρεία ανάλογα με τα πλοία τα οποία εκμεταλλεύεται. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το μέσο κόστος μισθοδοσίας πληρωμάτων (έτη 2004 – 2009) για την ANEK (η οποία εκμεταλλεύεται συμβατικού κυρίως τύπου πλοία) αποτελεί το 28% του κόστους πωληθέντων, ενώ στην περίπτωση της Hellenic Seaways (με πλοία ταχύπλοα και συμβατικά) το μέσο κόστος μισθοδοσίας για τα έτη 2005 – 2009 αποτελεί το 31% του κόστους πωληθέντων.

Στο σύνολο της εξεταζόμενης περιόδου και για το σύνολο των εξεταζόμενων επιχειρήσεων, κατά μέσο όρο το κόστος μισθοδοσίας αποτελεί το 28% του κόστους πωληθέντων.

Διάγραμμα 3-4 Ποσοστό κόστους μισθοδοσίας επί του συνολικού κόστους παραγωγής (2004-2009)



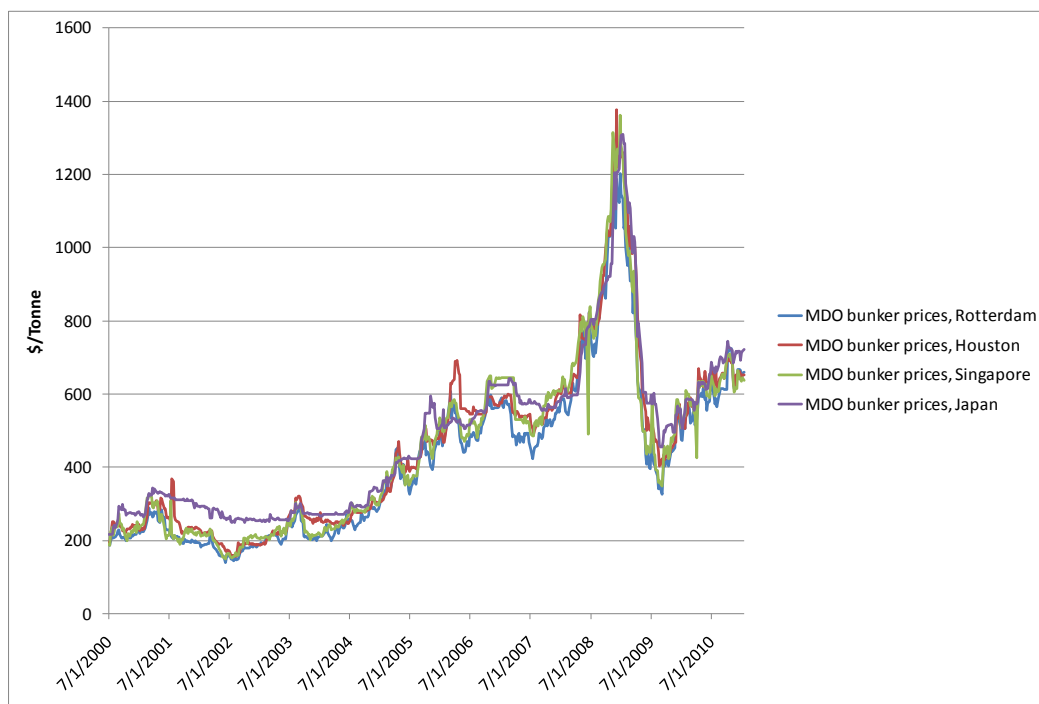
Πηγή: Ετήσια δελτία ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων 2004-2009

Το κόστος καυσίμων (βασική κατηγορία του μεταβλητού κόστους, το οποίο στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών πλοίων πρέπει να είναι αποθειωμένο, γεγονός που επιβαρύνει επιπλέον την τιμή αυτού) αποτελεί τη σημαντικότερη – από άποψη βαρύτητας στη σύνθεση του κόστους πωληθέντων – κατηγορία κόστους. Η κατηγορία των καυσίμων στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων αφορά σε πετρέλαιο ναυτιλίας⁵¹ και σε μαζούτ ναυτιλίας. Στο ακόλουθο Διάγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη της διεθνούς τιμής Marine Diesel Oil για την περίοδο των ετών 2000 – 2010 (7^{ος} 2010). Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία η μέση ετήσια αύξηση της τιμής MDO ήταν της τάξεως του 15,57% για την τελευταία πενταετία με το έτος 2008 να παρουσιάζει μέση αύξηση της τάξεως του 50,66% σε σχέση με το προηγούμενο έτος δείχνοντας τη μεγάλη επιβάρυνση του κόστους παραγωγής των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

⁵¹ Πετρέλαιο που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σαν καύσιμο σε πλοία και εμπίπτει στον κωδικό ΣΟ 27101949. Το πετρέλαιο ναυτιλίας χορηγείται ατελώς διατάξεις των άρθρων 15 και 23 του Ν. 2127/ 93 και του ν. 603/ 77.

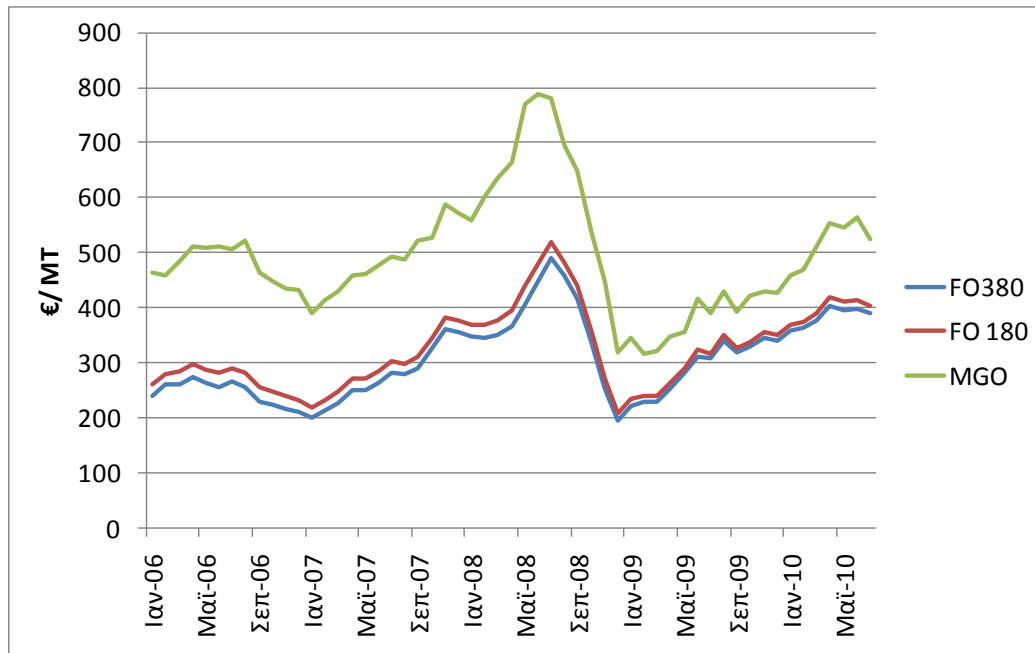
Πέραν της διεθνούς τιμής, στο Διάγραμμα 3-6 παρουσιάζεται η εξέλιξη των τιμών καυσίμων στο λιμάνι του Πειραιά για την περίοδο 01/2006 – 07/2010. Συγκρίνοντας τις μεταβολές μεταξύ των ετών κατά την εξεταζόμενη περίοδο, διαπιστώνεται η έντονη μεταβλητότητα των τιμών και κατ' επέκταση του σχετικού κόστους καυσίμων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις κατά το έτος 2010 και μέσα σε διάστημα επτά μηνών αντιμετώπισαν αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων κατά 8,7%, 9,3% και 14,1% για τις κατηγορίες FO380, FO180 & MGO αντιστοίχως. Επιπλέον, κατά το έτος 2008 οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμετώπισαν μέση αύξηση στις τιμές των καυσίμων σε σχέση με το προηγούμενο έτος της τάξεως του 33% (FO380), 32% (FO180) και 27% (MGO). Σημειώνεται ότι η μέση ετήσια αύξηση μεταξύ των ετών 2006 – 2009 ήταν 8,3% (FO380), 6,4%(FO180) & 3,1% (MGO).

Διάγραμμα 3-5 Εξέλιξη διεθνούς τιμής πετρελαίου ναυτιλίας (Marine Diesel Oil, 2000-2010)



Πηγή: Clarksons Research, 2010

Διάγραμμα 3-6 Εξέλιξη τιμών FO 380, FO 180 & MGO στο λιμάνι του Πειραιά (Μέση τιμή, €/ MT)

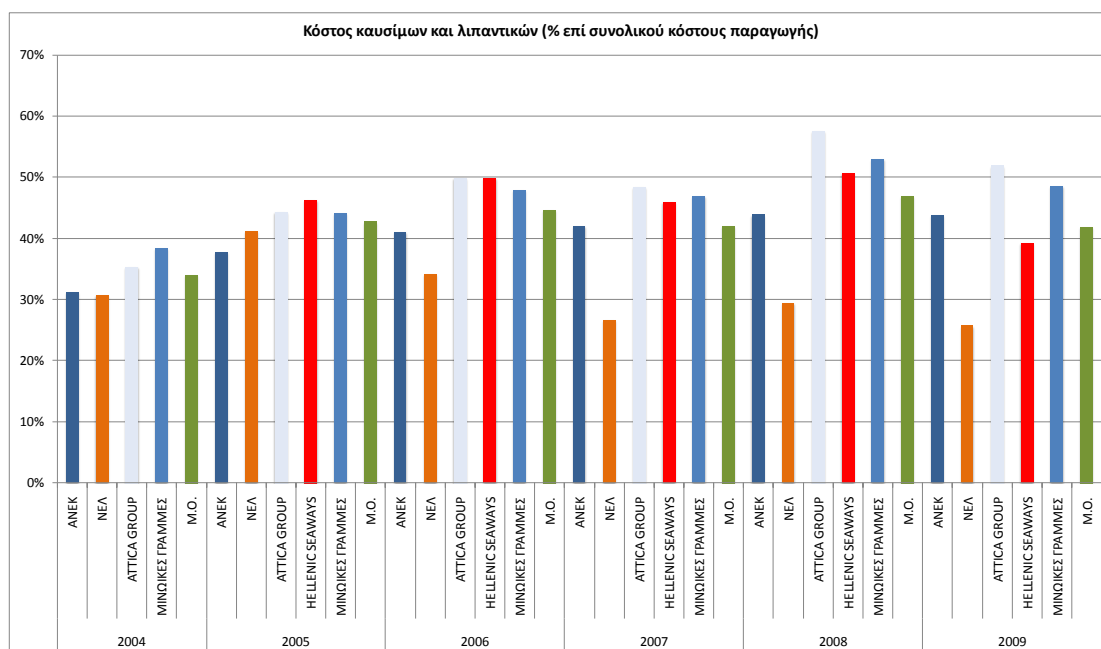


Πηγή: Attica Group, 2010

Ενδεικτικό της επιβάρυνσης του κόστους πωληθέντων από την αύξηση του κόστους των καυσίμων αποτελούν τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο ακόλουθο Διάγραμμα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω Διαγράμματος, όπου παρουσιάζεται η συμμετοχή του κόστους καυσίμων στη διαμόρφωση του κόστους πωληθέντων (μη συνυπολογιζόμενων των αποσβέσεων) για τις εταιρείες ANEK, NEL, ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (βάσει των ετήσιων εκθέσεων για την περίοδο των ετών 2004-2009), το κόστος καυσίμων κατά το 2009 αποτελεί το 42% του κόστους πωληθέντων έναντι 32% που αποτελούσε κατά μέσο όρο για τις εξεταζόμενες επιχειρήσεις κατά το 2004 (αύξηση 23,44%). Η συμμετοχή του κόστους καυσίμων στη διαμόρφωση του κόστους πωληθέντων διαφοροποιείται μεταξύ των επιχειρήσεων. Συγκρίνοντας για παράδειγμα την εταιρεία ANEK (η οποία εκμεταλλεύεται συμβατικού τύπου πλοία) με την εταιρεία HELLENIC SEAWAYS (η οποία εκμεταλλεύεται πλοία ταχύπλοα και συμβατικά) παρατηρούμε ότι το κόστος καυσίμων και λιπαντικών αποτελεί (κατά το έτος 2009) το 44% του συνολικού κόστους πωληθέντων, με το αντίστοιχο ποσοστό στην περίπτωση της Hellenic Seaways να διαμορφώνεται στο 39%, αποδεικνύοντας ότι παράγοντες όπως η τεχνολογία των μηχανών, η ηλικία του στόλου, αλλά και η απόκλιση από τη βέλτιστη επιχειρησιακή ταχύτητα των πλοίων επηρεάζει την κατανάλωση και κατ'επέκταση το κόστος των καυσίμων.

Διάγραμμα 3-7 Ποσοστό κόστους καυσίμων και λιπαντικών επί του συνολικού κόστους παραγωγής (2004-2009)

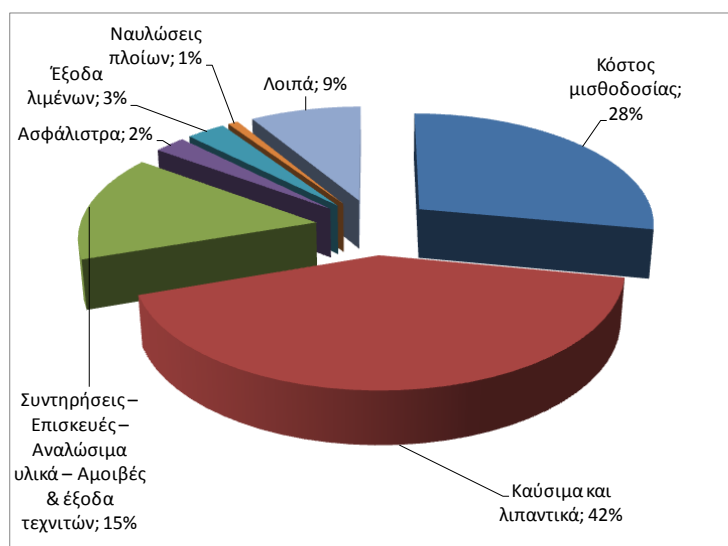
Χρηματοοικονομική Ανάλυση του Ακτοπλοϊκού Κλάδου



Πηγή: Ετήσια δελτία ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων 2004-2009

Όσον αφορά τις υπόλοιπες κατηγορίες κόστους, η συμμετοχή τους στη διαμόρφωση του κόστους πωληθέντων – όπως αυτή προέκυψε από την ανάλυση των ετήσιων εκθέσεων των εταιρειών ANEK, NEA, ATTICA GROUP, HELLENIC SEAWAYS, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ για τα έτη 2004 – 2009 – παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 3-8 Σύνθεση κόστους πωληθέντων (% , 2004-2009)



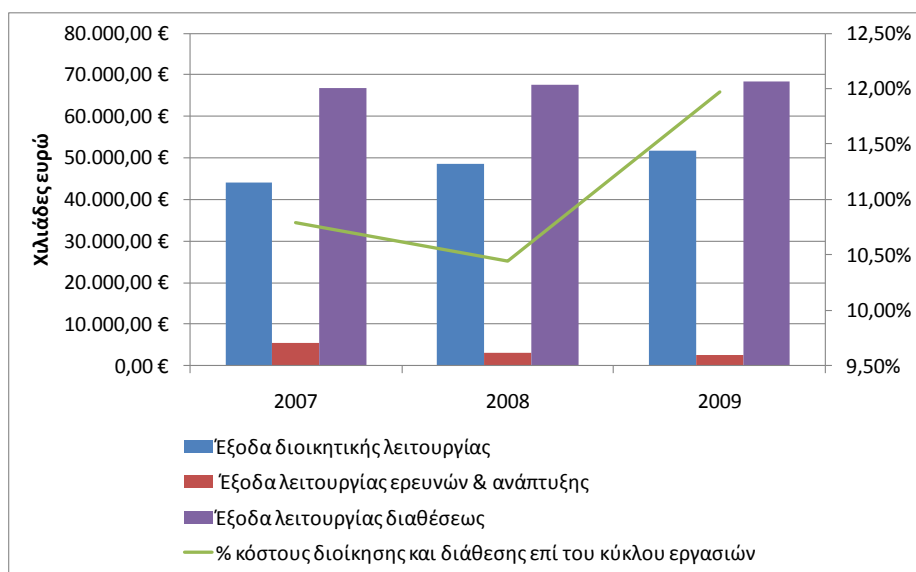
Πηγή: Ετήσια δελτία ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων 2004-2009

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, η κατηγορία «συντηρήσεις, επισκευές – αναλώσιμα – αμοιβές και έξοδα τεχνιτών» αποτελεί κατά μέσο όρο το 15% του κόστους πωληθέντων, ενώ η συμμετοχή των κατηγοριών «Έξοδα λιμένων»,

«Ασφάλιστρα», «Ναυλώσεις πλοίων» και «Λοιπά» είναι 3%, 2%, 1% και 9% αντιστοίχως.

Πέραν του κόστους πωλήσεων, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν αρκετό υψηλό κόστος διοίκησης και διάθεσης των υπηρεσιών τους. Στα έξοδα διοίκησης συμπεριλαμβάνεται κυρίως το κόστος μισθοδοσίας του προσωπικού γραφείου, οι αμοιβές και παροχές τρίτων. Στα έξοδα διαθέσεως πέραν του κόστους μισθοδοσίας, συνυπολογίζεται το κόστος προμηθειών πωλήσεων και το κόστος διαφήμισης. Πρόσθετα και στις δύο υποκατηγορίες συνεκτιμώνται οι αποσβέσεις (γραφείων), ενώ υπάρχουν και λοιπά κόστη τα οποία αποτελούν ένα μικρό μέρος του κόστους διοίκησης και διάθεσης των εξεταζόμενων επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ακόλουθου διαγράμματος, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν αυξανόμενο κόστος διοικητικής λειτουργίας και διάθεσης, γεγονός που έχει αποτέλεσμα την ακόμα μεγαλύτερη συμπίεση των λειτουργικών αποτελεσμάτων τους.

Διάγραμμα 3-9 Εξέλιξη του κόστους διοικητικής λειτουργίας και διάθεσης (2007-2009)



Πηγή: Ανάλυση ισολογισμών των επιχειρήσεων του κλάδου, βλ. § Χρηματοοικονομική ανάλυση

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, είναι προφανές ότι τα τελευταία έτη οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν ένα διαρκώς αυξανόμενο λειτουργικό κόστος, το οποίο άμεσα επηρεάζει την κερδοφορία τους. Ειδικότερα, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο αύξησης του κόστους πωληθέντων (και άρα μείωσης των λειτουργικών αποτελεσμάτων τους), δεδομένης της έντονης μεταβλητότητας που παρουσιάζουν οι τιμές των καυσίμων, τα οποία σαν κατηγορία αποτελούν το 50% σχεδόν του συνολικού κόστους πωλήσεων. Η διαρκής αύξηση του κόστους πωλήσεων σε συνδυασμό με την πτωτική πορεία του κύκλου εργασιών

(η οποία αναμένεται να συνεχιστεί περαιτέρω λόγω της σημαντικής μείωσης της τουριστικής κίνησης και της πορείας της ελληνικής οικονομίας) επηρεάζει άμεσα τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, οδηγώντας σε ζημιολύγες χρήσεις (βλ. § Χρηματοοικονομική ανάλυσης).

3.4 Ανάλυση χρηματοοικονομικών Καταστάσεων Επιχειρήσεων (δημοσιευμένα στοιχεία)

Στα πλαίσια της παρούσας ενότητας, πραγματοποιήθηκε χρηματοοικονομική ανάλυση αντιπροσωπευτικού δείγματος 16 επιχειρήσεων⁵² για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία για το χρονικό διάστημα 2007-2009⁵³. Από το σύνολο των υπό ανάλυση επιχειρήσεων, το μεγαλύτερο ποσοστό (43,75%) παρουσιάζει κύκλο εργασιών μεγαλύτερο από 10 εκ. €, καταδεικνύοντας τη συγκέντρωση της υπηρεσίας σε συγκεκριμένους φορείς προσφοράς. Το 25% του δείγματος παρουσιάζει κύκλο εργασιών μεταξύ 3εκ. € και 10 εκ. €, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό (31,25%) παρουσιάζει κύκλο εργασιών μικρότερο του 1 εκ. €. Πρόσθετα, το 68,75% των επιχειρήσεων του δείγματος παρουσίασε μείωση των πωλήσεων, δείχνοντας την πτωτική πορεία του κλάδου κατά την τελευταία τριετία.

Πέραν της μείωσης του κύκλου εργασιών, οι γενικοί αριθμοδείκτες του κλάδου είναι χαμηλότεροι των αντίστοιχων αριθμοδεικτών για το σύνολο της οικονομίας, με εξαίρεση το δείκτη γενικής ρευστότητας. Παράλληλα, οι γενικοί αριθμοδείκτες του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών κατά το 2009 διαφοροποιούνται σε σχέση με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες που παρουσιάζουν οι πέντε μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου (ΑΤΤΙΚΑ, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΑΝΕΚ, ΝΕΛ, HELLENIC). Οι πέντε μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζουν επιδείνωση τόσο σε σχέση με το προηγούμενο έτος, όσο και σε σχέση με το σύνολο των εξεταζόμενων επιχειρήσεων του κλάδου.

Ειδικότερα, ο δείκτης Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια διαμορφώθηκε στην περίπτωση των πέντε μεγαλύτερων επιχειρήσεων στις 2,7 μονάδες, δείχνοντας την υψηλή εξάρτηση τους από δανειακά/ ξένα κεφάλαια (έναντι 1,23 στο σύνολο των εξεταζόμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και 1,09 στο σύνολο της οικονομίας). Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από τις υψηλότερες επενδύσεις στις οποίες έχουν προβεί οι

⁵² Οι επιχειρήσεις αυτές είναι: ΑΤΤΙΚΑ ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ, ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ, , ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ, ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ, SEA STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ, , ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ, , ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΝΕΚ ΑΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ ΑΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ ΑΕΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ ΑΕ, ΣΑΟΣ ΑΝΕ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση που δεν είχαν δημοσιευθεί ισολογισμοί/αποτελέσματα σε μία χρήση, η επιχείρηση αυτή δεν λαμβανόταν υπόψη για την εξαγωγή των αποτελεσμάτων.

⁵³ Η ανάλυση βασίστηκε στα στοιχεία των ισολογισμών και των ετήσιων εκθέσεων των υπό ανάλυση επιχειρήσεων για την περίοδο 2007 - 2009.

συγκεκριμένες επιχειρήσεις, το κόστος των οποίων κάλυψαν μέσα από τη λήψη δανείων (ξένα κεφάλαια), στοχεύοντας στην αύξηση του κύκλου εργασιών μέσα από τη διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς δεδομένης της αναβαθμισμένης ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας (ανανέωση στόλου, σύγχρονα πλοία). Ωστόσο, η γενική ρευστότητα των εν λόγω επιχειρήσεων είναι οριακά υψηλότερη από το μέσο όρο τόσο των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ως σύνολο (0,68), όσο και από τον αντίστοιχο δείκτη στο σύνολο της οικονομίας (1,08). Η τιμή 0,71 του δείκτη *Γενικής Ρευστότητας* υποδεικνύει ότι το ποσοστό κατά το οποίο οι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Εξίσου χαμηλά διαμορφώνονται τόσο το *Περιθώριο Μικτού κέρδους* (14,6%) (το αντίστοιχο ποσοστό για την οικονομία είναι 24,58% και για το σύνολο των εξεταζόμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι 17,28%). Το περιθώριο καθαρού κέρδους είναι αρνητικό γεγονός που έχει άμεση επίπτωση στο δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, ο οποίος είναι αρνητικός, δεδομένης της συσσώρευσης ζημιών των δύο τελευταίων εξεταζόμενων χρήσεων (2008 & 2009).

Πίνακας 3-3: Βασικοί αριθμοδείκτες κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2009)

Βασικοί Αριθμοδείκτες	Ακτοπλοϊκές μεταφορές		5 μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες*		Μέση τιμή στην οικονομία	
	2009	Τάση**	2009	Τάση	2009	Τάση
Ξένα προς ίδια κεφάλαια	1,23	-	2,7	-	1,08	-
Γενική Ρευστότητα	0,68	+	0,71	-	1,26	-
Περιθώριο Μικτού κέρδους	17,28	-	14,60	-	24,58%	+
Καθαρό Περιθώριο	-0,68	+	-7,4	+	7,41%	-
Απόδ. Ιδίων Κεφαλαίων	-0,01	-	-18,9	-	11,71%	-

* ΑΤΤΙΣΑ, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΑΝΕΚ, ΝΕΛ, ΗΕΛΛΕΝΙΚ, οι οποίες πραγματοποιούν το 89% σε όρους κύκλου εργασιών επί του συνόλου των 16 υπό μελέτη επιχειρήσεων

** + : Βελτίωση συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά / - : Επιδείνωση συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά

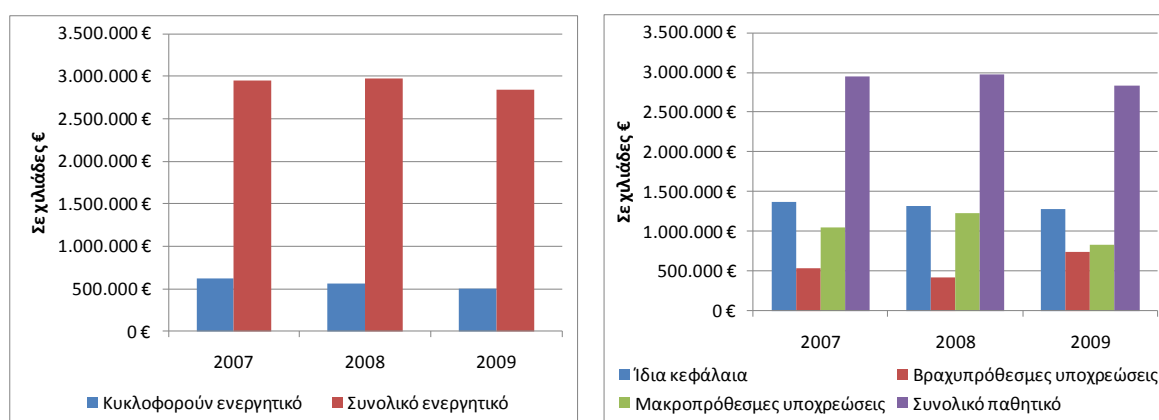
Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009

3.4.1 Παρουσίαση χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών (βάσει αντιπροσωπευτικού δείγματος)

Στην παρούσα ενότητα γίνεται παρουσίαση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών για το διάστημα 2007 - 2009, εξετάζοντας τον ισολογισμό, τα αποτελέσματα χρήσης και τις ταμειακές ροές για το προαναφερόμενο χρονικό διάστημα.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα και το ακόλουθο Διάγραμμα, το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 2.835,317 εκ. € κατά την χρήση του 2009 από 2.968,674 εκ. € κατά την χρήση του 2008, παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του 4,49%, η οποία όμως δεν παρουσιάζεται μεταξύ των χρήσεων 2008 και 2007, όπου είχε σημειωθεί μικρή αύξηση (0,63%). Το κυκλοφορούν ενεργητικό σημείωσε σημαντική μείωση από 564,073 εκ. ευρώ το 2008 σε 504,064 εκ. ευρώ το 2009.

Διάγραμμα 3-10: Πορεία μεγεθών ενεργητικού – παθητικού του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)



Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

**Πίνακας 3-4 Ισολογισμός κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007
- 2009)**

	ΑΠΟΛΥΤΑ ΜΕΓΕΘΗ (χιλ. €)			ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ			ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009/2008	2008/2007
Έξοδα εγκατάστασης	91,51 €	1.135,94 €	783,62 €	0,00%	0,04%	0,03%	-91,94%	44,96%
Πάγιο ενεργητικό	2.324.555,01 €	2.397.383,59 €	2.290.716,84 €	81,99%	80,76%	77,65%	-3,04%	4,66%
Κυκλοφορούν ενεργητικό	504.064,33 €	564.073,87 €	615.004,46 €	17,78%	19,00%	20,85%	-10,64%	-8,28%
Μεταβατικοί λογαριασμοί	6.606,55 €	881,13 €	1.332,71 €	0,23%	0,03%	0,05%	649,78%	-33,88%
Συνολικό ενεργητικό	2.835.317,41 €	2.968.674,52 €	2.949.972,28 €	100,00%	100,00%	100,00%	-4,49%	0,63%
Ίδια κεφάλαια	1.273.877,99 €	1.313.667,10 €	1.370.744,78 €	44,93%	44,25%	46,47%	-3,03%	-4,16%
Μετοχικό κεφάλαιο	699.576,55 €	751.508,09 €	688.840,61 €	24,67%	25,31%	23,35%	-6,91%	9,10%
Προβλέψεις για έξοδα και κινδύνους	603,92 €	770,61 €	510,28 €	0,02%	0,03%	0,02%	-21,63%	51,02%
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	824.678,41 €	1.228.418,04 €	1.042.245,99 €	29,09%	41,38%	35,33%	-32,87%	17,86%
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	735.930,37 €	425.617,10 €	536.341,83 €	25,96%	14,34%	18,18%	72,91%	-20,64%
Μεταβατικοί λογαριασμοί	226,72 €	201,68 €	129,40 €	0,01%	0,01%	0,00%	12,42%	55,86%
Συνολικό παθητικό	2.835.317,41 €	2.968.674,53 €	2.949.972,28 €	100,00%	100,00%	100,00%	-4,49%	0,63%
Λογαριασμοί τάξεως	373,84 €	275,55 €	259,37 €					

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Όσον αφορά στους λογαριασμούς του Παθητικού, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

Ίδια κεφάλαια: Κατά την περίοδο 2007 – 2009, παρατηρείται μείωση των ιδίων κεφαλαίων κατά 3,03% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε σε 1.273,8777 εκ. € το 2009 όταν το 2008 ήταν 1.313,667 εκ. €.

Υποχρεώσεις: Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης μειώθηκε κατά 5,65% το 2009. Ειδικότερα κατά το 2009 μειώθηκαν οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά 32%, ενώ αντίθετα οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις των εξεταζόμενων επιχειρήσεων του κλάδου αυξήθηκαν κατά 72%.

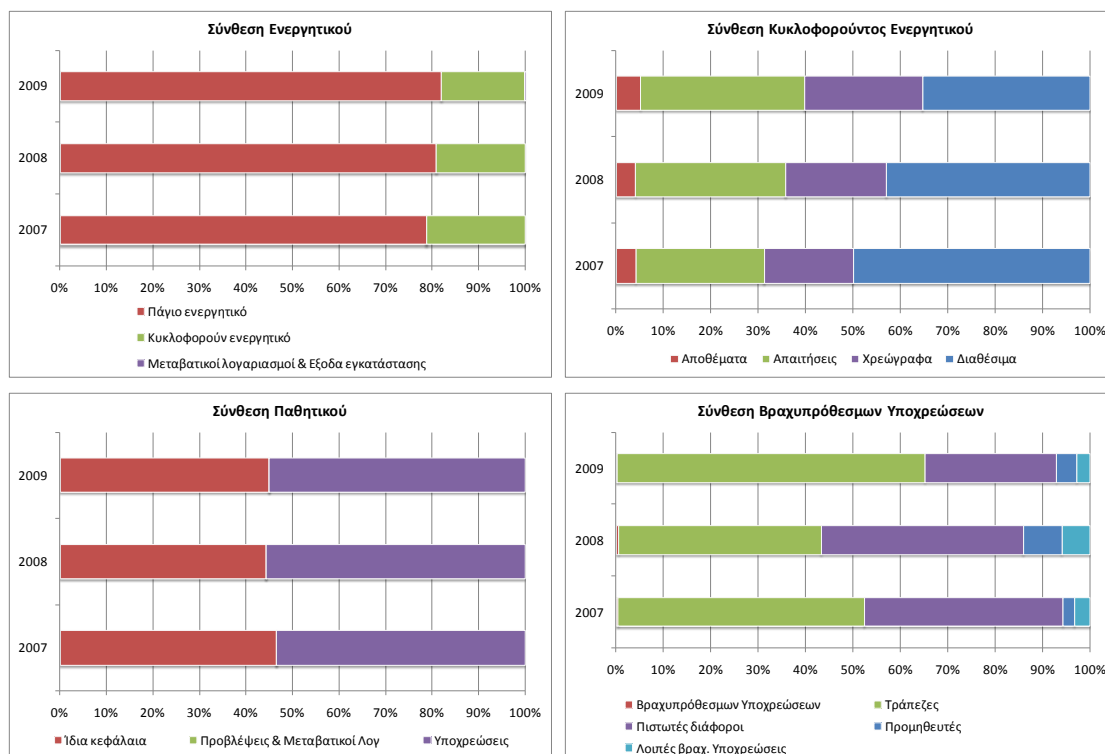
Συσχετίζοντας ωστόσο το ύψος των υποχρεώσεων με τα Ίδια Κεφάλαια φαίνεται η σταδιακή επιδείνωση του δείκτη Ξένα/ Ίδια Κεφάλαια (τουλάχιστον για τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου), η άμεση εξάρτηση του κλάδου από το δανεισμό και κατ' επέκταση η ανασφάλεια που δημιουργείται προς τους πιστωτές του κλάδου.

Πρόσθετα, μελετώντας τη σύνθεση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού (βλ. ακόλουθο Διάγραμμα) του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών, προκύπτουν τα ακόλουθα:

- **Σύνθεση στοιχείων Ενεργητικού:** Κατά την περίοδο 2007-2009, το μεγαλύτερο ποσοστό του Ενεργητικού καταλαμβάνει το πάγιο Ενεργητικό (το 2009 το 77,99% του Ενεργητικού αφορά σε πάγια), το οποίο είναι αναμενόμενο δεδομένης της υψηλής κεφαλαιουχικής αξίας των πλοίων και ακολουθεί το Κυκλοφορούν Ενεργητικό (με ποσοστό 17,78% επί του συνόλου του Ενεργητικού). Το Κυκλοφορούν Ενεργητικό αναλύεται σε «Απαιτήσεις» με ποσοστό συμμετοχής επί του συνόλου του Κυκλοφορούντος Ενεργητικού ίσο με 34,56%, σε «Διαθέσιμα και Χρεόγραφα» και σε «Αποθέματα» με ποσοστά συμμετοχής 60,27% και 5,17%. Ειδικότερα, τα Κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού μειώνονται ως ποσοστό του συνολικού ενεργητικού, στο 17,78%, (19,0%, το 2008), έναντι μέσης τιμής 35,16% στο σύνολο των ελληνικών επιχειρήσεων.

- **Σύνθεση στοιχείων Παθητικού:** Οι κύριοι λογαριασμοί που συνθέτουν το Παθητικό του κλάδου και τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής τους κατά το 2009 είναι: α) Υποχρεώσεις με ποσοστό συμμετοχής 55,04%, β) Ίδια Κεφάλαια με ποσοστό 44,93% και γ) Λοιπά Στοιχεία με ποσοστό 0,03%. Σε σχέση με το 2008, παρουσιάζεται μείωση της ποσοστιαίας συμμετοχής των Ιδίων Κεφαλαίων στο σύνολο του Παθητικού του κλάδου, με παράλληλη αύξηση κυρίως των Υποχρεώσεων (βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων). Τα συνολικά Ξένα Κεφάλαια αυξάνουν ως ποσοστό του συνολικού παθητικού, στο 55,04%, (53,51%, το 2007), έναντι μέσης τιμής 52,01% στο σύνολο των ελληνικών επιχειρήσεων. Όσον αφορά τη σύνθεση των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων, παρατηρείται αύξηση κατά το 2009 (σε σχέση με το προηγούμενο έτος) κατά 72,91%, με τις «Τράπεζες» να αποτελούν το 64,93% των Βραχυχρόνιων Υποχρεώσεων (έναντι ποσοστού 42,86% το 2008). Σημαντικό μερίδιο καταλαμβάνει ο λογαριασμός «Πιστωτές Διάφοροι», συμμετέχοντας με ποσοστό 27,75% επί των συνολικών Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων. Ακολουθούν οι λογαριασμοί «Προμηθευτές» και «Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις» με ποσοστά συμμετοχής επί του συνόλου των Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων 4,24%, και 2,80% αντιστοίχως.

Διάγραμμα 3-11: Ποσοστιαία σύνθεση στοιχείων Ενεργητικού και Παθητικού (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)



Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

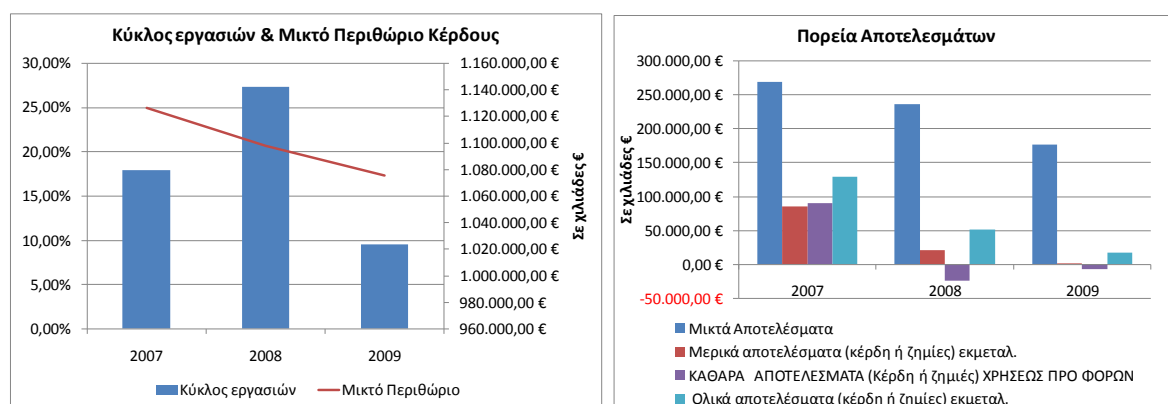
Ο Πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τους ιστορικούς, σύμφωνα με το ΕΓΛΣ, λογαριασμούς εκμετάλλευσης των υπό μελέτη επιχειρήσεων (δείγμα) κατά την περίοδο 2007-2009. Σύμφωνα με τα σχετικά δημοσιευμένα στοιχεία, τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα δείχνουν συνεχή επιδείνωση με το σύνολο σχεδόν των επιμέρους αποτελεσμάτων να καταδεικνύουν την πτωτική πορεία του κλάδου. Συγκρίνοντας τα έτη 2009 και 2008, παρουσιάζεται καταρχήν μείωση του κύκλου εργασιών (κατά 10,34%) και παρά το γεγονός ότι το κόστος πωλήσεων κατά το 2008 ήταν ιδιαίτερα αυξημένο, λόγω της αύξησης του κόστους καυσίμων, το μικτό περιθώριο κέρδους κατά το 2009 παρουσίασε σημαντική μείωση της τάξεως του 24,94% (έναντι μείωσης 12,51% μεταξύ των ετών 2008 και 2007). Τα μερικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων του κλάδου κατά το 2009 παρουσιάζονται οριακά θετικά με το περιθώριο ΚΠΤΦ να διαμορφώνεται μόλις στο 0,13%, αρκετά μειωμένο σε σχέση τόσο με το αμέσως προηγούμενο έτος (2008, μείωση κατά 93,13%), όσο και με το έτος 2007. Η επιδείνωση του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών και κατ' επέκταση η άσχημη χρηματοοικονομική θέση των επιχειρήσεων του κλάδου φαίνεται από την εξέλιξη των αποτελεσμάτων χρήσεως προ φόρων τα οποία κατά τα τελευταία δύο έτη (2008 και 2009) είναι αρνητικά.

**Πίνακας 3-5: Αποτελέσματα χρήσης κλάδου ακτοπλοϊκών μεταφορών (Δημοσιευμένα
στοιχεία, 2007 - 2009)**

	ΑΠΟΛΥΤΑ ΜΕΓΕΘΗ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	2007	2008	2009	2009/ 2008	2008/ 2007
Κύκλος εργασιών	1.079.775,97 €	1.141.946,04 €	1.023.828,85 €	-10,34%	5,76%
(-) Κόστος Πωλήσεων	810.300,26 €	906.178,80 €	846.867,35 €	-6,55%	11,83%
Μικτά Αποτελέσματα	269.475,70 €	235.767,24 €	176.961,50 €	-24,94%	-12,51%
Μικτό Περιθώριο	24,96%	20,65%	17,28%	-16,28%	-17,27%
(+) άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως	9.078,39 €	10.969,72 €	9.056,57 €	-17,44%	20,83%
Σύνολο	160.168,24 €	137.691,67 €	97.383,62 €	-29,27%	-14,03%
(-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	44.101,70 €	48.579,94 €	51.745,80 €	6,52%	10,15%
(-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης	5.471,20 €	3.129,31 €	2.435,07 €	-22,19%	-42,80%
(-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	66.927,46 €	67.601,45 €	68.345,03 €	1,10%	1,01%
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	85.399,08 €	20.922,75 €	1.287,99 €	-93,84%	-75,50%
Περιθώριο ΚΠΤΦ	7,91%	1,83%	0,13%	-93,13%	-76,83%
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	128.856,92 €	51.182,39 €	17.144,76 €	-66,50%	-60,28%
Περιθώριο ΚΠΤΦΑ	11,93%	4,48%	1,67%	-62,64%	-62,44%
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) ΚΑΘΑΡΑ	60.857,01 €	19.253,22 €	-27.085,70 €	-240,68%	-68,36%
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	89.841,51 €	-24.518,93 €	-6.944,63 €	-71,68%	-127,29%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

**Διάγραμμα 3-12: Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων
(Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007 - 2009)**



Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, η χρηματοοικονομική εικόνα του κλάδου όσον αφορά στα επίπεδα περιθωρίων κέρδους και δεικτών κερδοφορίας δείχνει διαρκή επιδείνωση, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητά των επιχειρήσεων του κλάδου, ιδιαίτερα εάν οι προβλέψεις σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες (όπου αναμένεται σημαντική μείωση) επιβεβαιωθούν. Στη συνέχεια του παρόντος αναλύεται η εξέλιξη των χρηματοοικονομικών δεικτών του δείγματος, όπου αποδεικνύεται η δεινή θέση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και ιδιαίτερα των μεγαλύτερων, οι οποίες έχουν προβεί στην πραγματοποίηση σημαντικών επενδύσεων, στην προσπάθειά τους για περαιτέρω διεύρυνση στην αγορά με στόχο την αύξηση της κερδοφορίας τους (κάτι που μέχρι σήμερα δεν έχει καταστεί δυνατόν βάσει των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων τους).

3.4.2 Εξέλιξη αριθμοδεικτών δείγματος ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων

Στην παρούσα ενότητα θα ακολουθήσει μια ανάλυση των αριθμοδεικτών του υπό εξέταση δείγματος. Όπως έχει ήδη αναφερθεί το δείγμα αποτελείται από 16 εταιρείες του κλάδου και αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα της ακτοπλοϊκής αγοράς δεδομένου ότι αποτελείται από τις 5 μεγαλύτερες εταιρείες, οι οποίες καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και από άλλες 11 εταιρείες μικρότερης εμβέλειας, οι οποίες αντιπροσωπεύουν στο δείγμα μας το υπόλοιπο (μικρότερο) μερίδιο της αγοράς. Η ανάλυση των αριθμοδεικτών θα επικεντρωθεί στις κάτωθι ομάδες αριθμοδεικτών:

1. Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας,
2. Αριθμοδείκτες Ρευστότητας,
3. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας,
4. Αριθμοδείκτες Εξόδων,
5. Λοιποί Αριθμοδείκτες.

Στόχος της ενότητας είναι η ανάλυση των οικονομικών στοιχείων του κλάδου μέσα από την ευρέως αποδεκτή μέθοδο ανάλυσης των αριθμοδεικτών του δείγματος των 16 εταιρειών. Τα οικονομικά έτη τα οποία θα εξεταστούν είναι τα τρία τελευταία (χρήσεις 2007-2009) και οι τιμές των αριθμοδεικτών αφορούν σε μέσους όρους τιμών του δείγματος.

1. Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Η μελέτη των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας είναι πολύ σημαντική τόσο για κάθε εταιρεία εξατομικευμένα, όσο και για την αγορά στο σύνολό της. Η ανταμοιβή των επενδυτών – μετόχων και των πιστωτών για τα κεφάλαια που έχουν τοποθετήσει

και για τους κινδύνους που έχουν αναλάβει, μετράται με την αποδοτικότητα μιας εταιρείας, η οποία αντανακλά την ικανότητα της να πραγματοποιεί κέρδη. Στο επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας του δείγματος της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής αγοράς.

	Δείγμα 16 Επιχειρήσεων			Τάση
	2007	2008	2009	2008 / 2009
A. Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας				
Κόστους πωληθέντων	75,04%	79,35%	82,72%	-
Εκμετάλλευσης Ενεργητικού ή Όγκου Πωλήσεων	36,60%	38,47%	36,11%	-
Εκμετάλλευσης Κεφαλαίων κίνησης	13,73	8,25	-4,42	-
Εκμετάλλευσης Ιδίων Κεφαλαίων	0,79	0,87	0,80	-
Αποδοτικότητα Ενεργητικού	3,19%	-0,78%	-0,16%	+
Απόδοση Επενδύσεων ή Συνδυασμένος αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (Εξίσωση Du Pont)	289,49%	70,48%	4,54%	-
Απόδοσης Λειτουργίας	2,89%	0,70%	0,05%	-
Πωλήσεις προς Μέσο Ύψος Απαιτήσεων	648%	640%	588%	-
Μεταβολής Πωλήσεων		5,76%	-10,34%	-

Πηγή: Επεξεργασμένα Στοιχεία Ισολογισμών επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Ο αριθμοδείκτης **Κόστους Πωληθέντων**⁵⁴ μετρά την αποτελεσματικότητα ελέγχου του κόστους πωληθέντων των εταιρειών. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα για την αγορά, το κόστος πωληθέντων καταλαμβάνει μεγάλο μέρος του συνόλου του κύκλου εργασιών των εταιρειών σε όλη την τελευταία τριετία. Ιδιαίτερα υψηλός υπήρξε δείκτης κατά το 2008 όπου άγγιξε το υψηλό 79,35%. Κάτι τέτοιο είναι ενδεικτικό του υψηλού κόστους των καυσίμων κατά τη διάρκεια του έτους. Μετά το 2008, ο δείκτης ακολούθησε ανοδική πορεία και βρέθηκε στο υψηλό του 82,72% δεδομένης της μείωσης του κύκλου εργασιών κατά την ίδια χρήση, υποδεικνύοντας πολύ χαμηλό περιθώριο κέρδους για τις επιχειρήσεις της αγοράς.

Ο αριθμοδείκτης **Εκμετάλλευσης Ενεργητικού ή Όγκου Πωλήσεων**⁵⁵ εκτιμά την ένταση με την οποία χρησιμοποιεί η επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία για να επιτύχει τους στόχους πωλήσεων της. Στην συγκεκριμένη ανάλυση ο δείκτης είναι αρκετά χαμηλός και το 2009 διαμορφώθηκε σε 36,11%, καταδεικνύοντας ότι η σχέση επένδυσης κεφαλαίων με το ύψος των πραγματοποιηθεισών πωλήσεων δεν είναι ικανοποιητική.

Ο αριθμοδείκτης **Εκμετάλλευσης Κεφαλαίων Κίνησης**⁵⁶ δείχνει πόσα € καθαρών πωλήσεων πραγματοποιεί η επιχείρηση για κάθε € καθαρού κεφαλαίου κίνησης που δεν χρηματοδοτήθηκε από τους βραχυπρόθεσμους πιστωτές. Σύμφωνα με τα

⁵⁴ Κόστος Πωληθέντων προς Πωλήσεις

⁵⁵ Πωλήσεις / Σύνολο Ενεργητικού

⁵⁶ Καθαρές Πωλήσεις / Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης

αποτελέσματα για την αγορά, ο δείκτης υπήρξε αρκετά χαμηλός το έτος 2008 (8,25) κάτι το οποίο είναι δυνατόν να οφειλόταν σε έλλειψη καθαρού κεφαλαίου κίνησης και χαμηλή κυκλοφοριακή ταχύτητα ανανεώσεως των αποθεμάτων ή της ταχύτητας είσπραξης των απαιτήσεων, ενώ το 2009 ο δείκτης είναι αρνητικός καθώς το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι αρκετά υψηλό από το κυκλοφορούν ενεργητικό και έτσι το καθαρό κεφάλαιο κίνησης προκύπτει αρνητικό. Σαν αποτέλεσμα, δεν νοείται η εξέταση της εκμετάλλευσης κεφαλαίων κίνησης για το έτος 2009.

Ο αριθμοδείκτης **Απόδοσης Ενεργητικού** για τα έτη 2008 και 2009 δείχνει την αρνητική απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, -0,78% για το 2008, ενώ το 2009 –εάν και βελτιώθηκε- παρέμεινε αρνητικός (-0,16%). Η αρνητική τιμή του δείκτη για τα δύο έτη αποδίδεται κυρίως στο υψηλό κόστος πωληθέντων σε σχέση με τον κύκλο εργασιών, αλλά και στη μείωση του κύκλου εργασιών και τελικά στην πραγματοποίηση ζημιών κατά τις εν λόγω χρήσεις.

Ο **αριθμοδείκτης Επενδύσεων ή Συνδυασμένος αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (Εξίσωση Du Pont)**⁵⁷ δείχνει την σπουδαιότητα της ταχύτητας κυκλοφορίας του ενεργητικού και του καθαρού κέρδους (προ τόκων και φόρων) μιας επιχείρησης. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα το 2009 (4,54%), αρκετά μειωμένος σε σχέση με το προηγούμενο έτος, καταδεικνύοντας χαμηλή αποδοτικότητα του ενεργητικού των εταιρειών η οποία οφείλεται αφενός στο υψηλό κόστος πωληθέντων, αφετέρου στην χαμηλή ταχύτητα κυκλοφορίας του ενεργητικού.

Ο αριθμοδείκτης **Απόδοσης Λειτουργίας** λαμβάνει οριακά θετική τιμή κατά το 2009, δείχνοντας την οριακή αποδοτικότητα των περιουσιακών στοιχείων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Ο **Ρυθμός Μεταβολής Πωλήσεων** μας δείχνει την πορεία όπου ακολουθεί ο κύκλος εργασιών για τις εταιρείες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση παρατηρείται μια αύξηση του κύκλου εργασιών κατά το έτος 2008 σε σχέση με το 2007, της τάξεως του 5,76%. Αντίθετα, για τη περίοδο 2008-2009 παρατηρείται σημαντική πτώση του τζίρου των εταιρειών κατά -10,34%.

2. Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό τόσο της βραχυχρόνιας οικονομικής θέσης των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων όσο και της

⁵⁷ $100 * (\text{Πωλήσεις} / \text{Συνολικό Ενεργ.}) * (\text{Κέρδη προ τόκων και φόρων} / \text{Πωλήσεις})$

ικανότητάς τους να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους. Παρακάτω παρατίθενται οι τιμές των βασικότερων αριθμοδεικτών ρευστότητας όπως αυτές διαμορφώθηκαν από τα στοιχεία του δείγματος.

	Δείγμα 16 Επιχειρήσεων			Τάση
	2007	2008	2009	2008 / 2009
Β. Αριθμοδείκτες Ρευστότητας				
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	1,14	1,32	0,68	-
Άμεσης Ρευστότητας	1,10	1,27	0,65	-
Ταμειακής Ρευστότητας	0,57	0,57	0,24	-

Πηγή: Επεξεργασμένα Στοιχεία Ισολογισμών επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Ο αριθμοδείκτης **Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας**⁵⁸ (*Current Ratio*) μετράει το πλεόνασμα των ρευστών κεφαλαίων πάνω από τις τρέχουσες υποχρεώσεις. Το πλεόνασμα των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων πάνω από τις τρέχουσες υποχρεώσεις παρέχει ένα περιθώριο ασφαλείας για τους επενδυτές των επιχειρήσεων. Στην τρέχουσα ανάλυση, η τιμή του δείκτη βρίσκεται σε ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο για το έτος 2009 (τιμή μικρότερη της μονάδας) μειωμένος σε σχέση με το 2008 (τιμή 1,32), υποδηλώνοντας την αδυναμία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των απαιτητών υποχρεώσεων.

Ο αριθμοδείκτης **Ταμειακής Ρευστότητας**⁵⁹ (*Cash Ratio*) δείχνει το πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μιας επιχείρησης καλύπτουν τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ο δείκτης αυτός είναι συνήθως μικρότερος της μονάδας, κάτι το οποίο ισχύει και για τις επιχειρήσεις της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Ειδικότερα, παρουσιάζει πτώση τόσο σε σχέση με το 2008 αλλά και με το 2007. Συγκεκριμένα, για το 2009 ο δείκτης ισούται με 0,24 φορές κάτι το οποίο σημαίνει πως τα χρηματικά διαθέσιμα των εταιρειών είναι σε θέση να καλύψουν το πολύ μέχρι το 24% των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών τους. Η δυσμενής θέση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι απόρροια της μείωσης του κύκλου εργασιών, ο οποίος αναμένεται να ακολουθήσει περαιτέρω πτωτική πορεία επιδρώντας αρνητικά στη διαμόρφωση του δείκτη.

Ο αριθμοδείκτης **Ειδικής Ρευστότητας**⁶⁰ (*Acid Test Ratio*) αναφέρεται στη ρευστότητα η οποία προέρχεται εξ ολοκλήρου από όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία μετατρέπονται εύκολα και γρήγορα σε ρευστά κα αγνοεί όλα εκείνα τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού τα οποία δεν μετατρέπονται εύκολα σε μετρητά. Ο

⁵⁸ Κυκλοφορούν Ενεργητικό + Διαθέσιμα / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

⁵⁹ Διαθέσιμα / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

⁶⁰ Διαθέσιμα + Απαιτήσεις / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

δείκτης είναι υψηλότερος από τον προηγούμενο δείκτη Ταμειακής Ρευστότητας (συγκρίνοντας τις ίδιες χρήσεις), κάτι το οποίο υποδεικνύει τη σημαντικότητα των Απαιτήσεων αλλά και των εισηγμένων στο χρηματιστήριο χρεογράφων (όπου αυτά υπάρχουν) για την κάλυψη βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και για τη βελτίωση της ρευστότητας των εταιρειών. Ωστόσο, ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας (0,65), υποδηλώνοντας την αδυναμία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους.

3. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας

Η ανάλυση αριθμοδεικτών οι οποίοι αφορούν στην κεφαλαιακή διάρθρωση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και στην φερεγγυότητά τους είναι ιδιαιτέρως σημαντική καθώς αφορούν στα κεφάλαια τα οποία χρησιμοποιούν οι εταιρείες για την χρηματοδότησή τους και αναλύουν σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Παρακάτω παρατίθενται οι τιμές των βασικότερων αριθμοδεικτών κεφαλαιακής διάρθρωσης και φερεγγυότητας όπως αυτές διαμορφώθηκαν από τα στοιχεία του δείγματος.

	Δείγμα 16 Επιχειρήσεων			Τάση
	2007	2008	2009	2008 / 2009
Γ. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας				
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	1,15	1,26	1,23	+
Ίδια Κεφάλαια προς Συνολικές Υποχρεώσεις	0,87	0,79	0,82	+
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια	0,76	0,94	0,65	
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Συνολικές Υποχρεώσεις	0,47	0,26	0,34	-
Σχέσεων Κεφαλαίων (Αυτονομίας)	0,46	0,44	0,45	+
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	0,07	-0,02	-0,01	+

Πηγή: Επεξεργασμένα Στοιχεία Ισολογισμών επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Ο αριθμοδείκτης **Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια** δείχνει την σχέση των ιδίων κεφαλαίων προς τα ξένα κεφάλαια της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης (και πάνω από το 1), τόσο υπερχρεωμένη είναι η επιχείρηση. Στη περίπτωση του δείγματος των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών ο δείκτης έχει αυξηθεί σημαντικά κατά τα τελευταία δύο οικονομικά έτη, με το 2009 να παρουσιάζει δείκτη ίσο με 1,23. Κάτι τέτοιο υποδεικνύει την υπερχρέωση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και τις αυξημένες βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένας τόσο υψηλός δείκτης είναι αποθαρρυντικός για υποψήφιους δανειστές της συγκεκριμένης αγοράς καθώς τα ίδια κεφάλαια δεν μπορούν να τους προσφέρουν την επιθυμητή ασφάλεια.

Ο αριθμοδείκτης **Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Ίδια Κεφάλαια** δείχνει το ποσοστό των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων προς τα ίδια κεφάλαια αυτών. Όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα, ο δείκτης ακολουθεί σταδιακά πτωτική πορεία κάτι το οποίο σημαίνει πως συνεχώς μειώνονται οι μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια αυτών. Αντίστροφη πορεία παρουσιάζει ο αριθμοδείκτης **Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις προς Συνολικές Υποχρεώσεις**, ο οποίος δείχνει αύξηση κατά το 2009, δείχνοντας την αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων των επιχειρήσεων (κυρίως προς τις τράπεζες, βλ. ενότητα Χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων). Σε γενικές γραμμές, η σύνθεση των υποχρεώσεων των εταιρειών φαίνεται πως αφορά στο μεγαλύτερο μέρος της σε βραχυχρόνιες υποχρεώσεις και για τα τρία έτη (>50% και στα τρία έτη).

Ο αριθμοδείκτης **Σχέσεων Κεφαλαίων (Αυτονομίας)**⁶¹ εκφράζει την σχέση μεταξύ του ιδίου κεφαλαίου και του συνόλου των κεφαλαίων που είναι διαθέσιμα στην επιχείρηση. Οι τιμές που έχει πάρει ο δείκτης για τα τρία τελευταία έτη είναι πολύ χαμηλότερο από το 1 (0,45 για το 2009), γεγονός που αφενός μας πληροφορεί τόσο για το επίπεδο δέσμευσης (μη αυτονομίας) των εταιρειών από τα δανειακά τους κεφάλαια και από τους πιστωτές τους, αφετέρου προδιαθέτει αρνητικά για τη ρευστότητα στα επόμενα χρόνια αφού από την πλευρά των ξένων κεφαλαίων η πίεση για ταμιακές εκροές για εξυπηρέτηση τους δύναται να είναι υψηλή και δύσκολα αντιμετωπίσιμη.

Ο αριθμοδείκτης **Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων**⁶² εξετάζει την κερδοφόρα δυναμικότητα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων παρουσιάζεται αρνητικός κατά τα έτη 2008 και 2009. Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της κακής πορείας των εταιρειών. Σε αυτή τη τελευταία περίπτωση οι μέτοχοι ζημιώνονται επειδή τα ξένα κεφάλαια κοστίζουν περισσότερο από ότι αποδίδουν στην επιχείρηση.

4. Αριθμοδείκτες Δαπανών

Η μελέτη των αριθμοδεικτών δαπανών είναι σημαντική καθώς αποτελεί ένδειξη της πολιτικής που ακολουθεί η διοίκηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών έναντι των διαφόρων δαπανών και μας πληροφορεί σχετικά με τη μεταβολή των δαπανών σε σχέση με τις πωλήσεις και άλλα μεγέθη των εταιρειών. Παρακάτω παρατίθενται οι τιμές των βασικότερων αριθμοδεικτών δαπανών όπως αυτές διαμορφώθηκαν από τα στοιχεία του δείγματος.

⁶¹ Ίδια Κεφάλαια / Συνολικά Κεφάλαια

⁶² Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων / Ίδια Κεφάλαια

	Δείγμα 16 Επιχειρήσεων			Τάση
	2007	2008	2009	2008 / 2009
Δ Αριθμοδείκτες Εξόδων				
Εξόδων Λειτουργίας	0,11	0,10	0,12	-
Λειτουργικών και Οργανικών Εξόδων	1,00	1,01	1,03	-

Πηγή: Επεξεργασμένα Στοιχεία Ισολογισμών επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία, 2007-2009)

Ο αριθμοδείκτης **Εξόδων Λειτουργίας**⁶³ εκφράζει την σχέση που υπάρχει ανάμεσα στα έξοδα λειτουργίας της επιχείρησης και στις πωλήσεις που αυτή πραγματοποιεί. Επίσης φανερώνει την δυνατότητα της διοίκησης της επιχείρησης να διαμορφώνει τα έξοδα της ανάλογα με τις πωλήσεις της. Στην περίπτωση μας ο δείκτης εξόδων ακολουθεί ανοδική πορεία μεταξύ των χρήσεων 2008 και 2009. Κάτι τέτοιο υποδεικνύει τη πιθανή ανικανότητα της διοικήσεων των εταιρειών να διαμορφώνουν τα έξοδα των εταιρειών συναρτήσει πωλήσεών τους.

Ο αριθμοδείκτης **Λειτουργικών και Οργανικών Εξόδων**⁶⁴ σχετίζεται άμεσα με την αποδοτικότητα των εταιρειών καθώς δείχνει πιο ποσοστό των λειτουργικών κερδών το οποίο παραμένει στην εταιρεία είναι ικανό να καλύψει τα χρηματοοικονομικά και λοιπά έξοδα αυτής. Στην προκειμένη περίπτωση, ο δείκτης διαμορφώνεται οριακά πάνω από τη μονάδα, δείχνοντας μια ολοένα λιγότερο αποδοτική αγορά.

3.5 Παρουσίαση επιμέρους Χρηματοοικονομικών Δεικτών ανά Ακτοπλοϊκή Επιχείρηση

Πέραν της ανάλυσης των στοιχείων των ισολογισμών και των αποτελεσμάτων χρήσεως των επιχειρήσεων συγκεντρωτικά, κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση των αποτελεσμάτων και η αξιολόγηση των αριθμοδεικτών τους μεμονωμένα. Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα ακολούθως, οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου βρίσκονται σε δεινότερη θέση σε σχέση με τις μικρότερες και ειδικότερα σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν δρομολόγια σε δευτερεύουσες/τοπικές γραμμές.

3.5.1 ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Η ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, με διακριτικό τίτλο ATTICA GROUP είναι όμιλος εταιρειών και συγκεκριμένα η μητρική εταιρεία των SUPERFAST FERRIES και BLUE STAR FERRIES. Ο όμιλος λειτουργεί με ναυτιλιακή ιδιότητα από το 1993 και είναι εισηγμένος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, με διαφορετική δραστηριότητα από το 1924. Σήμερα, το μεγαλύτερο ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου του ομίλου (88.7%) το κατέχει η Marfin Investment Group. Οι γραμμές στις οποίες

⁶³ Έξοδα Λειτουργίας / Πωλήσεις Καθαρές

⁶⁴ (Κόστος Λειτουργίας + Κόστος Πωληθέντων) / Πωλήσεις Καθαρές

δραστηριοποιείται ο όμιλος μέσα από τις θυγατρικές του εταιρείες είναι οι ακόλουθες: Ελλάδα – Ιταλία, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Δωδεκάνησα και νησιά Β.Α. Αιγαίου και Κρήτη.

Το τελευταίο οικονομικό έτος ο όμιλος δραστηριοποιήθηκε στην Αδριατική και στην Ελλάδα με συνολικά 14 πλοία. Σημαντικό γεγονός που αφορά το στόλο του ομίλου αποτέλεσε η αγορά του SUPERFAST II, κατά τα τέλη του 2009, το οποίο δρομολογήθηκε στη γραμμή της Αδριατικής. Επιπλέον, ο όμιλος αναμένεται να αποκτήσει άλλα δύο πλοία μέσα στο 2010 και 2011, η παραγγελία των οποίων έχει πραγματοποιηθεί από τον Ιούνιο του 2009.

Τα δύο τελευταία οικονομικά έτη τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου ακολούθησαν πτωτική τάση τόσο λόγω της υπερβολικής αύξησης της τιμής του πετρελαίου κατά το 2008, όσο και δεδομένης της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η οποία πλήττει και την ναυτιλιακή αγορά.

Ακολουθως, παρουσιάζεται ο Πίνακας Αποτελεσμάτων Χρήσης της ATTICA GROUP όπως αυτός δημοσιεύτηκε στους σχετικούς ισολογισμούς του ομίλου, όπου φαίνεται πως τα Καθαρά Αποτελέσματα του ομίλου ακολούθησαν ραγδαία μείωση κατά τα τρία τελευταία οικονομικά έτη, ενώ το 2009 ο όμιλος παρουσίασε ζημίες. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι ο κύκλος εργασιών μειώθηκε κατά 4% στην τριετία ενώ το κόστος πωληθέντων αυξήθηκε κατά 11% ενώ παρατηρήθηκε και αύξηση στα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας, της τάξεως του 6%.

ATTICA ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	302.478,00 €	325.910,00 €	316.313,00 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	246.183,00 €	250.498,00 €	221.652,00 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες εκμεταλ.)	56.295,00 €	75.412,00 €	94.661,00 €
(+) Άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	1.015,00 €	1.712,00 €	995,00 €
Σύνολο	57.310,00 €	77.124,00 €	95.656,00 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	26.492,00 €	27.704,00 €	23.314,00 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης			
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέρσεως	30.154,00 €	28.069,00 €	29.914,00 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες) εκμεταλ.	664,00 €	21.351,00 €	42.428,00 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες) εκμεταλ.	-20.346,00 €	12.612,00 €	49.724,00 €
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες)	-23.880,00 €	22.262,00 €	62.092,00 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημίες) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	-23.880,00 €	22.262,00 €	62.092,00 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Αναφορικά με του βασικούς αριθμοδείκτες του ομίλου, όπως προκύπτει από τον επόμενο πίνακα:

- Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους του ομίλου ισούται με 18,6% για το 2009 και έχει μειωθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία (-38%), ενώ βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία

(24,58%). Τα παραπάνω αποτελέσματα είναι ενδεικτικά του μεγάλου ποσοστού όπου καταλαμβάνει το κόστος πωληθέντων στο σύνολο των πωλήσεων.

- Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με -9,07% για το 2009 όπου ο όμιλος παρουσίασε ζημίες. Σε σχέση με το 2007, ο δείκτης έχει μειωθεί σημαντικά, κατά 130% ενώ βρίσκεται και 2,3 φορές χαμηλότερα από την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία. Ο δείκτης αυτός δείχνει πως οι πωλήσεις του ομίλου δεν επαρκούν για τη δημιουργία καθαρών κερδών.
- Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,84 για το 2009 σημειώνοντας κατακόρυφη πτώση σε σχέση με το 2,41 του 2008. Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 62% και κατέβηκε αρκετά πιο κάτω από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, ο οποίος είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο (αρκετά χαμηλότερος από τις 2 μονάδες).
- Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει αυξηθεί κατά 4% από το 2007 στο 2009 και κατά 10%. Ο δείκτης βρίσκεται περίπου στο ίδιο επίπεδο με τον δείκτη στην οικονομία το οποίο είναι ιδιαίτερα υψηλό. Ο δείκτης είναι σχεδόν ίσος με την μονάδα, κάτι το οποίο φανερώνει τις υψηλές υποχρεώσεις του ομίλου σε σχέση με το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του.
- Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι αρνητικός για το 2009, κάτι το οποίο οφείλεται στις ζημίες τις οποίες παρουσίασε ο όμιλος στο έτος. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα για την μέση τιμή στην οικονομία ενώ η πτώση σε σχέση με το 2007 υπήρξε κατακόρυφη (-141%).

ΑΤΤΙΚΑ ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	18,6%	23,1%	29,9%	24,58%	-38%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-9,07%	6,83%	19,63%	7,41%	-146%
B. Ρευστότητα					
Γενική ή Κυκλοφοριακή Ρευστότητα	0,84	2,41	2,23	1,26	-62%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	0,97	0,88	0,93	1,08	4%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	-5,07%	4,43%	12,27%	11,71%	-141%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

Ο όμιλος της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. ή ANEK LINES είναι εισηγμένος στο Χρηματιστήριο Αθηνών από το 1999 και διαχειρίζεται ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία για την άσκηση των δραστηριοτήτων του. Η ANEK διαθέτει 11 ιδιόκτητα οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια εντός της Ελλάδα αλλά και στη γραμμή της Αδριατικής. Η μέση ηλικία του στόλου της εταιρείας για το έτος 2009

ήταν 23 έτη με το πιο νέο σε ηλικία πλοίο να είναι 9 ετών. Η σημαντικότερη εξέλιξη του 2009 για την ANEK υπήρξε η συμφωνία για την αγορά του 33,35% της HELLENIC SEAWAYS. Στο τέλος του 2009, το μεγαλύτερο μετοχικό μερίδιο του ομίλου κατείχε η SEA STAR CAPITAL η οποία έφερε το 32,5% των μετοχών.

Αναφορικά με τα οικονομικά της αποτελέσματα, ο κύκλος εργασιών του ομίλου ακολούθησε ανοδική τάση την τελευταία τριετία με αύξηση της τάξεως του 8% όμως το κόστος πωληθέντων αυξήθηκε κατά 21,6 %. Συνολικά, ο όμιλος από τόσο το οικονομικό έτος 2008 όσο και το 2009 παρουσίασε ζημίες ενώ στο σύνολό της, η πορεία του ομίλου είναι καθοδική. Κάτι τέτοιο, βεβαίως, είναι ενδεικτικό της αγοράς και δεν αποτελεί εξαίρεση όπως άλλωστε θα αναλυθεί και στην ενότητα της χρηματοοικονομικής εικόνας του κλάδου.

ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ			
	2009	2008	2007
Αποτελέσματα			
Εκμεταλέυσις			
Κύκλος εργασιών	274,572.00 €	262,356.00 €	254,332.00 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	225,050.00 €	207,934.00 €	185,059.00 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες εκμεταλ.)	49,522.00 €	54,422.00 €	69,273.00 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημίες) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟΦΟΡΩΝ	-4,965.00 €	-6,413.00 €	12,284.00 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Αναφορικά με τους βασικούς αριθμοδείκτες του ομίλου, όμως προκύπτει από τον επόμενο πίνακα:

- Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους του ομίλου ισούται με 18% για το 2009 και έχει μειωθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία (-34%), ενώ βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία (24,58%).
- Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με -1,93% για το 2009, όπου ο όμιλος παρουσίασε ζημίες. Σε σχέση με το 2007, ο δείκτης έχει μειωθεί σημαντικά, κατά 142% ενώ βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία (ήτοι το 7,41%).
- Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,76 για το 2009 σημειώνοντας σημαντική πτώση σε σχέση με το 2008 (-32,14%). Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 53% και κατέβηκε αρκετά πιο κάτω από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, ο οποίος είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο (αρκετά χαμηλότερος από τις 2 μονάδες).
- Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει αυξηθεί αισθητά από το 2007 στο 2009 και κατά 17%. Ο δείκτης βρίσκεται σε αρκετά υψηλότερο επίπεδο

από την μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία το οποίο είναι ήδη ιδιαίτερα υψηλό. Ο δείκτης είναι αρκετά μεγαλύτερος από την μονάδα και κάτι το οποίο φανερώνει το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις του ομίλου υπερκαλύπτουν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του.

- Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι αρνητικός για το 2009, κάτι το οποίο οφείλεται στις ζημίες τις οποίες παρουσίασε ο όμιλος στο έτος. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα για την μέση τιμή στην οικονομία ενώ η πτώση σε σχέση με το 2007 υπήρξε κατακόρυφη (-143%).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	18,0%	20,7%	27,2%	24,58%	-34%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-1,93%	-2,53%	4,64%	7,41%	-142%
B. Ρευστότητας					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,76	1,12	1,64	1,26	-53%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	1,65	1,61	1,42	1,08	17%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	-2,45%	-3,17%	5,67%	11,71%	-143%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.3 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ

Η MINOAN LINES είναι όμιλος εταιρειών, εισηγμένος στο χρηματιστήριο και δραστηριοποιείται στις γραμμές Πειραιάς – Κρήτη, Πάτρα – Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα και Ελλάδα – Βενετία – Ελλάδα. Ο στόλος του ομίλου αποτελείται από 6 πλοία εκ των οποίων το παλαιότερο ναυπηγήθηκε το 1998 και το νεότερο το 2001. Σήμερα, κύριος μέτοχος του ομίλου είναι η εταιρεία GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa, συμφερόντων ομίλου Grimaldi η οποία κατέχει το 85,59% του μετοχικού κεφαλαίου.

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου ακολουθούν την γενικότερη τάση της αγοράς παρουσιάζοντας αφενός πτώση του κύκλου εργασιών, δεδομένης της οικονομικής κρίσης και αφετέρου, πτώση των μερικών αποτελεσμάτων, δεδομένων των αυξημένων λειτουργικών εξόδων και του κόστους πωληθέντων. Ειδικότερα, σημαντική πτώση παρουσιάζουν τα μερικά αποτελέσματα της εταιρείας όπου για το έτος 2009 παρουσιάζονται ζημίες. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα Αποτελεσμάτων Χρήσης του ομίλου (βλ. επόμενο πίνακα), η MINOAN LINES είχε μια σημαντική αύξηση στον κύκλο εργασιών της κατά το έτος 2008, της τάξεως του 9% ενώ κατά το 2009 παρατηρήθηκε σημαντική μείωση ίση με 19,8% σε σχέση με το 2008. Όμως, συνολικά, τα καθαρά αποτελέσματα της εταιρείας αυξήθηκαν σημαντικά (876%) για το έτος 2009 κάτι το οποίο οφείλεται εξ ολοκλήρου στα αυξημένα χρηματοοικονομικά έσοδα της εταιρείας (από 2,59 εκατ. το 2008 σε 60,43εκτ. το

2009) λόγω του ότι σε αυτά περιλαμβάνεται και η διαφορά από την επιμέτρηση της συμμετοχής στην εταιρεία HELLENIC SEAWAYS που κατέγραψε η εταιρεία μετά από την υπογραφή σύμβασης για την πώληση του συνόλου της συμμετοχής μέσα στο έτος. Σημαντική πληροφόρηση αποτελεί και η σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων του ομίλου, όπως άλλωστε έχει παρατηρηθεί να συμβαίνει στο μεγαλύτερο σύνολο της αγοράς, κατά 10% μέσα στη τελευταία τριετία.

ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	171.278,04 €	213.782,33 €	195.937,63 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	149.833,57 €	161.821,84 €	138.241,81 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	21.444,47 €	51.960,48 €	57.695,82 €
(+) Άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	2.485,22 €	583,37 €	371,60 €
Σύνολο	23.929,69 €	52.543,85 €	58.067,42 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	9.362,44 €	8.748,01 €	9.469,51 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης			
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	22.480,36 €	19.451,32 €	19.467,20 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	-7.913,11 €	24.344,52 €	29.130,71 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	7.134,06 €	41.309,35 €	46.100,93 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	32.384,61 €	3.316,61 €	16.480,50 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Αναφορικά με τους βασικούς αριθμοδείκτες του ομίλου παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους του ομίλου ισούται με 12,5% για το 2009 και έχει μειωθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία (-57%), ενώ βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία (24,58%).
- Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με 18,89% για το 2009 όπου ο όμιλος παρουσίασε πολύ υψηλότερα κέρδη από το προηγούμενο έτος. Βεβαίως αυτό όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, δεν προέρχεται από την ακτοπλοϊκή δραστηριότητα της εταιρείας, δηλαδή από αύξηση του κύκλου εργασιών της, αλλά οφείλεται εξ ολοκλήρου σε αυξημένα χρηματοοικονομικά έσοδα της εταιρείας. Σε σχέση με το 2007, είναι σημαντικά αυξημένος, κατά 126% ενώ βρίσκεται πολύ υψηλότερα από την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία (ήτοι το 7,41%).
- Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,6 για το 2009 σημειώνοντας σημαντική πτώση σε σχέση με το 2008 (-72,85%). Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 12% και κατέβηκε αρκετά πιο κάτω από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, ο οποίος είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο.

- Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει μειωθεί σημαντικά από το 2007 στο 2009 και κατά 24%. Ο δείκτης βρίσκεται στο ίδιο ακριβώς επίπεδο με την μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία, η οποία είναι αρκετά υψηλή. Ο δείκτης είναι σχεδόν ίσος με τη μονάδα και κάτι το οποίο φανερώνει το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις του ομίλου ισοσκελίζουν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του.
- Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι αυξηθηκε σημαντικά κατά το 2009 σε σχέση με το 2008 και το 2007. Ο δείκτης βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με την μέση τιμή στην οικονομία ενώ άνοδος του σε σχέση με το 2008 υπήρξε ραγδαία (88,6%).

ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ANE				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	12,5%	29,0%	29,4%	24,58%	-57%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	18,89%	1,54%	8,35%	7,41%	126%
B. Ρευστότητας					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,60	2,21	0,68	1,26	-12%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	1,09	1,49	1,44	1,08	-24%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	10,42%	1,19%	5,88%	11,71%	77%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.4 ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ Α.Ν.Ε.

Η μητρική εταιρεία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ANE δραστηριοποιείται, από το 1999, αποκλειστικά στην ελληνική ακτοπλοΐα. Ο όμιλος κατέχει τον μεγαλύτερο σε αριθμό στόλου στην Ελλάδα και αποτελείται από 32 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 17,2 έτη για τη τελευταία χρήση. Ο βασικός μέτοχος της HELLENIC SEAWAYS μέχρι και το τέλος του 2009 ήταν η εταιρεία SEASTAR CAPITAL με ποσοστό 36,5% επί του μετοχικού κεφαλαίου. Σήμερα, η SEASTAR CAPITAL εξακολουθεί να είναι ο βασικός μέτοχος της εταιρείας και να ελέγχει άμεσα και έμμεσα την εταιρεία αλλά με ποσοστό 25,4% καθώς τον Ιανουάριο του 2010 προέβη σε πώληση του υπολοίπου μέρους των μετοχών της στην Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε..

Το 2009 η HELLENIC SEAWAYS δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές των Κυκλάδων, του Β.Α. Αιγαίου, των Σποράδων και του Σαρωνικού, ενώ εκτός από την ακτοπλοΐα δραστηριοποιήθηκε στη γραμμή Κορίνθου – Βενετίας μέσω της θυγατρικής HELLENIC SEAWAYS CARGO N.E., (μεταφορά ασυνόδευτων φορτηγών με πλοία Ro – Ro).

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου, για την τελευταία τριετία φαίνονται στον επόμενο πίνακα όπου όπως παρατηρείται υπήρξε μια σημαντική πτώση του κύκλου

εργασιών της τάξεως του 19%. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στην απόφαση της εταιρείας να μη ναυλώσει αρκετά από τα πλοία της κατά το περασμένο έτος και να τα διαθέσει προς ναύλωση σε άλλες εταιρείες (κατά κύριο λόγο στην ΑΝΕΚ), κάτι το οποίο μείωσε σημαντικά την μεταφορική κίνηση του ομίλου και σαν αποτέλεσμα τη κυριότερη πηγή εσόδων, δηλαδή τα έσοδα από ναύλους. Συνολικά, τα καθαρά αποτελέσματα του ομίλου αυξήθηκαν κατά 21% κάτι το οποίο οφείλεται κυρίως στη μείωση των λειτουργικών και χρηματοοικονομικών εξόδων της εταιρείας. Ο όμιλος αντιμετώπισε πρόβλημα ρευστότητας κατά το οικονομικό έτος 2009 και για το λόγο αυτό συμφώνησε και πούλησε δύο πλοία της με σκοπό τόσο την ενίσχυση της ρευστότητας της εταιρείας, την ανανέωση του στόλου της, όσο και την αποπληρωμή μέρους των δανειακών υποχρεώσεών του.

ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	178.335,00 €	221.171,00 €	182.335,00 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	142.519,00 €	181.015,00 €	135.302,00 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	35.816,00 €	40.156,00 €	47.033,00 €
(+) άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	1.750,00 €	2.888,00 €	1.348,48 €
Σύνολο	37.566,00 €	43.044,00 €	48.381,48 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	9.123,00 €	8.368,00 €	8.165,20 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης	441,00 €	1.663,00 €	4.245,92 €
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	14.230,00 €	18.050,00 €	15.871,36 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	13.772,00 €	14.963,00 €	20.099,00 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	31.519,00 €	31.500,00 €	33.056,00 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	13.042,00 €	10.780,00 €	17.701,00 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Όσον αφορά την εξέλιξη των βασικών αριθμοδεικτών, το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 20,1% για το 2009 και έχει αυξηθεί κατά 10,4% σε σχέση με το 2008 ενώ είναι χαμηλότερος σε σχέση με το 2007 κατά 22%. Σε σχέση με την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία (24,58%) η εταιρεία κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα αν και χαμηλότερα. Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με 7,11% για το 2009 όπου η εταιρεία παρουσίασε υψηλότερα καθαρά κέρδη σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Όμως, σε σχέση με το 2007, είναι σημαντικά μειωμένος, κατά 25% ενώ βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία (ήτοι το 7,41%). Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,93 για το 2009 σημειώνοντας σημαντική πτώση σε σχέση με το 2008 (κατά -24,39%). Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 30% και κατέβηκε αρκετά πιο κάτω από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, ο οποίος είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο. Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει μειωθεί από το 2007 στο 2009 και κατά 6%. Ο δείκτης βρίσκεται λίγο χαμηλότερα από την μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία, η οποία είναι

αρκετά υψηλή. Ο δείκτης είναι σχεδόν κοντά στη μονάδα και κάτι το οποίο φανερώνει το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις του ομίλου ισοσκελίζουν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων του. Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι αυξήθηκε κατά 15,6% το 2009 σε σχέση με το 2008 αλλά σε σχέση με το 2007 μειώθηκε σημαντικά (κατά 30%). Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα από την μέση τιμή στην οικονομία, η οποία είναι ήδη αρκετά χαμηλή.

ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΕ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	20,1%	18,2%	25,8%	24,58%	-22%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	7,11%	4,85%	9,53%	7,41%	-25%
B. Ρευστότητας					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,93	1,23	1,33	1,26	-30%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	0,81	0,79	0,86	1,08	-6%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	5,47%	4,73%	7,76%	11,71%	-30%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε., μη την επωνυμία NEL LINES, ιδρύθηκε και λειτουργεί από το 1972. Από το 2006 η Nel lines έχει εξαγοράσει την εταιρεία C-LINK FERRIES ενώ από το 2005 έχει προβεί στην εξαγορά πακέτου μετοχών της, το οποίο κατείχε η ANEK Α.Ε. μέσω του επενδυτή της Edgewater Holdings Inc. Σήμερα, ο βασικός μέτοχος της NEL LINES είναι ANTELOPE SHIPPING ING (αλλοδαπή εταιρεία συμφερόντων Μιλτιάδη-Μιχαήλ Βάγγερ), η οποία κατέχει το 19.98% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Η NEL LINES δραστηριοποιείται στις γραμμές: Β.Α. Αιγαίου και Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων. Ο στόλος της εταιρείας απαρτίζεται από 7 πλοία εκ των οποίων τα 4 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά και τα υπόλοιπα 3 είναι υπερταχύπλοα.

Αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας, αυτά ήταν πτωτικά για την περίοδο 2007-2008, ενώ την περίοδο 2008-2009 έδειξαν μια τάση για άνοδο. Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας παρουσίασε πτώση της τάξεως του 26,8% ενώ το 2009 παρουσίασε άνοδο κατά 19,3%. Συνολικά στην τριετία, ο κύκλος εργασιών παρουσίασε πτώση κατά 12,7%. Την ίδια πορεία ακολούθησαν και τα καθαρά αποτελέσματα της εταιρείας, όπου κατά την τελευταία τριετία παρατηρείται συσσώρευση ζημιών.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ			
	2009	2008	2007
Αποτελέσματα			
Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	39,378.71 €	33,007.93 €	45,090.55 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	37,832.26 €	27,600.64 €	45,896.18 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	1,546.45 €	5,407.29 €	-805.63 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	-11,135.74 €	-19,773.22 €	-1,180.28 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	-4,659.13 €	-16,267.25 €	2,120.00 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟΦΟΡΩΝ	-20,320.55 €	-29,091.76 €	-9,830.00 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Η εξέλιξη των βασικών αριθμοδεικτών της εταιρείας παρουσιάζεται ακολούθως:

- Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 3,9% για το 2009 και έχει αυξηθεί σε σχέση με το 2008 όπου ήταν αρνητικός δεδομένου ότι το κόστος πωληθέντων ήταν υψηλότερο από το κύκλο εργασιών για εκείνο το έτος. Σε σχέση με την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία (24,58%) η εταιρεία κυμαίνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Ο δείκτης αυτός αποτιμά την αποδοτικότητα της εταιρείας και πολύ χαμηλοί δείκτες όπως αυτός της ΝΕΛ ΛΑΙΝΣ δείχνουν χαμηλή αποδοτικότητα.
- Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με -51,97 για το 2009 σημειώνοντας αύξηση από το 2008 αλλά παραμένοντας αρνητικός λόγω των ζημιών που παρουσιάζει τα τρία τελευταία έτη. Ο δείκτης βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία (ήτοι το 7,41%).
- Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας. Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης κυμαίνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και πολύ κοντά στο μηδέν. Κάτι τέτοιο φανερώνει πολύ χαμηλή ρευστότητα για την εταιρεία.
- Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2007 στο 2009 φτάνοντας στο πολύ υψηλό 9,01%. Ο δείκτης βρίσκεται πολύ υψηλότερα από την μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία, η οποία είναι ήδη αρκετά υψηλή. Ο δείκτης είναι πολύ υψηλότερος από τη μονάδα και κάτι το οποίο φανερώνει το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις του ομίλου υπερκαλύπτουν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας.
- Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι αρνητικός και στα τρία έτη της υπό εξέταση περιόδου και έχει έντονα καθοδική τάση. Αυτό οφείλεται στις ζημιές που παρουσίασε η εταιρεία. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο από την μέση τιμή στην οικονομία, το οποίο είναι ήδη αρκετά χαμηλό.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007	
A. Αποδοτικότητα				
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	3,9%	16,4%	-1,8%	24,58%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-51,97%	-88,14%	-21,80%	7,41%
B. Ρευστότητας				
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,45	0,34	0,18	1,26
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας				
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	9,01	3,80	1,77	1,08
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	-102,71%	-70,78%	-18,03%	11,71%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.6 ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ

Η ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ ή αλλιώς ZANTE FERRIES έχει 3 πλοία και δραστηριοποιείται στις γραμμές: Πειραιά – Κύθνο – Σέριφο - Μήλο – Κίμωλο, Ζάκυνθο – Κυλλήνη – Ζάκυνθο, Κυλλήνη – Κεφαλονιά – Κυλλήνη.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ZANTE FERRIES είναι ικανοποιητικά δεδομένης της πορείας της οικονομίας και του κλάδου το τελευταίο έτος. Όπως φαίνεται και στον επόμενο Πίνακα Αποτελεσμάτων Χρήσης, η ZANTE FERRIES παρουσίασε σταδιακή αύξηση του κύκλου εργασιών της κατά την τελευταία τριετία. Ειδικότερα, παρουσίασε άνοδο του κύκλου εργασιών κατά 48% το 2009 σε σχέση με το 2008 και 77% σε σχέση με το 2007. Τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας ακολούθησαν ανοδική πορεία με μεγάλη αύξηση, της τάξεως του 53% κατά το έτος 2008 σε σχέση με το έτος 2007 και του 28% το 2009 σε σχέση με το 2008. Το κόστος πωληθέντων αυξήθηκε ιδιαίτερα κατά την τελευταία διετία αλλά η άνοδος του κύκλου εργασιών την αντιστάθμισε και τελικά, τα καθαρά αποτελέσματα της χρήσεως αυξήθηκαν κατά 257%.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	18.272,63 €	12.493,58 €	10.299,36 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	12.304,66 €	8.587,60 €	7.276,63 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	5.967,97 €	3.905,98 €	3.022,72 €
(+) άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	37,41 €	7,01 €	1,03 €
Σύνολο	6.005,39 €	3.912,99 €	3.023,75 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	651,71 €	549,38 €	420,00 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης	1.552,51 €	1.173,11 €	703,44 €
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως			
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	3.801,16 €	2.190,51 €	1.900,32 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	2.854,67 €	942,72 €	1.367,67 €
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές)	2.831,79 €	793,34 €	1.302,16 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	2.831,79 €	793,34 €	1.302,16 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 32,7% για το 2009 και έχει αυξηθεί σε σχέση με το 2007 κατά 11,29%. Σε γενικές γραμμές, ο δείκτης ακολουθεί ανοδική τάση. Σε σχέση με την μέση τιμή η οποία ισχύει στην οικονομία (24,58%) η εταιρεία κυμαίνεται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα κάτι το οποίο είναι ενδεικτικό της υψηλής αποδοτικότητας της εταιρείας. Πρόσθετα, το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με 28,85% για το 2009 σημειώνοντας αύξηση από το 2008 και από το 2007 κατά 38,5% και 43,64% αντίστοιχα. Ο δείκτης βρίσκεται σε πολύ υψηλότερο επίπεδο από εκείνο του συνόλου της οικονομίας και αποτελεί ένδειξη μιας υγιούς επιχείρησης με τις πωλήσεις να επαρκούν πλήρως για τη δημιουργία καθαρών κερδών. Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας, Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης κυμαίνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και πολύ κοντά στο μηδέν. Κάτι τέτοιο φανερώνει πολύ χαμηλή ρευστότητα για την εταιρεία κάτι όπου όπως φαίνεται και από τον επόμενο δείκτη οφείλεται αρκετά στις υψηλές υποχρεώσεις της εταιρείας. Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων υπήρξε αρκετά υψηλός το 2008 (2,65) αλλά το 2009 μειώθηκε στο 1,95. Συνολικά ο δείκτης βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα και πολύ υψηλότερα από το ήδη υψηλό 1,08 της οικονομίας. Τέλος, ο δείκτης είναι πολύ υψηλότερος από τη μονάδα και κάτι το οποίο φανερώνει το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις του ομίλου υπερκαλύπτουν το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας. Τέλος, ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι θετικός, αρκετά υψηλός και με ανοδική τάση, εάν εξαιρεθεί το δύσκολο 2008. Συνολικά ο δείκτης έχει αυξηθεί κατά 56,74% μέσα στην τριετία ενώ βρίσκεται πολύ πιο πάνω από την αντίστοιχη μέση τιμή για την οικονομία.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ ΖΑΚΥΝΘΟΥ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	32,7%	31,3%	29,3%	24,58%	11,29%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	28,85%	20,83%	20,09%	7,41%	43,64%
B. Ρευστότητα					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,31	0,18	0,21	1,26	49,06%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	1,95	2,65	1,49	1,08	31,15%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	21,88%	7,84%	13,96%	11,71%	56,74%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.7 ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

Η ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ή ΛΑΝΕ κατέχει ένα πλοίο και δραστηριοποιείται στις γραμμές (μη τακτικά δρομολόγια): α) Πειραιάς – Κύθηρα – Αντικύθηρα – Κίσσαμος, β) Πειραιάς – Μήλος – Φολέγανδρος – Σίκινος - Ίος – Θήρα – Ανάφη, γ) Ρέθυμνο – Κύθηρα – Καλαμάτα, δ) Κίσσαμος – Αντικύθηρα – Κύθηρα – Γύθειο, ε) Πειραιάς – Κύθηρα – Ρέθυμνο.

Τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα. Όπως φαίνεται η εταιρεία κατά τα έτη 2007 και 2008 παρουσίαζε ζημίες ενώ το 2009 κατάφερε να μειώσει σημαντικά το κόστος πωληθέντων της και να παρουσιάσει σημαντική άνοδο και κέρδη.

ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ			
	2009	2008	2007
Λ. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	7.310,77 €	13.985,68 €	10.906,92 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	5.680,72 €	14.278,72 €	13.042,25 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες εκμεταλ.)	1.630,05 €	-293,04 €	-2.135,34 €
(+) Άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	156,77 €	256,18 €	2.108,41 €
Σύνολο	1.786,81 €	-36,87 €	-26,93 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	474,40 €	540,27 €	647,07 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης	336,52 €	165,21 €	512,39 €
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	319,08 €	931,44 €	688,92 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες) εκμεταλ.	656,82 €	-1.673,78 €	-1.875,31 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημίες) εκμεταλ.	478,56 €	-2.041,52 €	-1.516,27 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημίες) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	478,56 €	-2.041,52 €	-1.516,27 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Αναφορικά με τους βασικούς αριθμοδείκτες της εταιρείας, παρατηρούμε ότι το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 22,3% για το 2009 και έχει αυξηθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία δεδομένου ότι στα έτη 2007 και 2008 ήταν αρνητικός. Ο δείκτης βρίσκεται στα ίδια σχεδόν επίπεδα με την μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία ο οποίο είναι ίσος με 24,58%. Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με 6,47% και είναι σημαντικά αυξημένος σε σχέση με το 2008 όπου ήταν αρνητικός. Όμως σε σχέση με το 2007 ο δείκτης είναι χαμηλότερος κατά 53,29%. Παρά τα παραπάνω, η δείκτης βρίσκεται στα ίδια σχεδόν επίπεδα με αυτά της αγοράς για το έτος 2009.

Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,44 για το 2009 και παρουσιάζει μια σχετικά σταθερή πορεία σε πολύ χαμηλά επίπεδα τιμών. Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 8,78%. Ο δείκτης είναι αρκετά πιο χαμηλός από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, η οποία είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο (αρκετά χαμηλότερη από τις 2 μονάδες). Επιπλέον, ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει αυξηθεί κατά 127% από το 2007 στο 2009 δείχνοντας πως διαχρονικά το ποσοστό των υποχρεώσεων ως προς το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων αυξάνει. Ο δείκτης βρίσκεται αρκετά υψηλότερα από τον αντίστοιχο υψηλό δείκτη του συνόλου της οικονομίας (1,08). Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι ίσος με 13,75% για το 2009 και αυξήθηκε σημαντικά σε σχέση με το 2008 όπου ήταν αρνητικός και ίσος με -67,87%, κάτι το οποίο οφείλεται στις ζημίες τις οποίες παρουσίασε ο όμιλος σε εκείνο το έτος. Ο δείκτης για το 2009 βρίσκεται σε καλύτερο επίπεδο από τη μέση τιμή στην οικονομία ενώ η άνοδος τόσο σε σχέση με το 2008 όσο και με το 2007 υπήρξε ραγδαία.

ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	22,3%	-2,1%	-19,6%	24,58%	#
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	6,47%	-14,64%	13,85%	7,41%	-53,29%
B. Ρευστότητας					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,44	0,30	0,48	1,26	-8,78%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	2,13	2,16	0,94	1,08	127,25%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	13,75%	-67,87%	-29,82%	11,71%	#

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.8 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε. ή ΑΝΕΘ είναι πολυμετοχική ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία η οποία εξυπηρετεί ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού και ειδικότερα τις γραμμές Καβάλας – Πρίνου και Κεραμωτής – Θάσου. Σήμερα η εταιρεία διαθέτει στόλο 7 πλοίων (Τα ανοικτού τύπου ΘΑΣΟΣ Ι, ΘΑΣΟΣ ΙΙ, ΘΑΣΟΣ ΙV, ΘΑΣΟΣ V ,ΘΑΣΟΣ VII, το κλειστού τύπου πλοίο ΘΑΣΟΣ VI καθώς και το υδροπτερυγο ΗΛΙΔΑ). Η μετοχική σύνθεση της εταιρείας αποτελείται αποκλειστικά από Θασίτες πολίτες.

Το 2009 αποδείχθηκε μια δύσκολη χρονιά για την εταιρεία καθώς, όπως φαίνεται και από τον ακόλουθο Πίνακα Αποτελεσμάτων Χρήσης, παρόλο όπου τα μικτά αποτελέσματα της εταιρείας παρουσίασαν άνοδο κατά 42% από το 2008 στο 2009, τα καθαρά αποτελέσματα της μειώθηκαν ιδιαίτερα και παρουσιάστηκαν σημαντικές για το μέγεθος της εταιρείας ζημιές. Στην ανάλυση του ισολογισμού της εταιρείας, η πτώση των καθαρών κερδών αποδίδεται στην λογαριασμό των έκτακτων κερδών και σαν αποτέλεσμα δεν αφορά στις γενικότερες συνθήκες της αγοράς, στον αυξημένο κόστος πωληθέντων ή στα αυξημένα λειτουργικά και χρηματοοικονομικά έξοδα.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	5.508,74 €	5.708,54 €	5.413,91 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	4.020,73 €	4.661,86 €	4.889,32 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	1.488,01 €	1.046,68 €	524,59 €
(+) άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	375,73 €	401,47 €	187,37 €
Σύνολο	1.863,74 €	1.448,15 €	711,96 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	303,45 €	324,50 €	265,33 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης	29,42 €	46,76 €	
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	324,99 €	0,00 €	46,91 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	1.205,89 €	1.076,89 €	399,72 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	556,51 €	573,49 €	98,58 €
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές)	-4.452,77 €	3,39 €	6,57 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	-4.452,77 €	3,39 €	6,57 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Η πτωτική πορεία των αποτελεσμάτων διαφαίνεται στην εξέλιξη των χρηματοοικονομικών δεικτών κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ειδικότερα παρά την αύξηση του Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας, το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με -80,78% και ακολουθεί πτωτική τάση κατά την τελευταία τριετία. Ο δείκτης είναι πολύ χαμηλότερος από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας (7,41%).

Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,26 για το 2009 και παρουσιάζει μια σχετικά σταθερή πορεία σε πολύ χαμηλά επίπεδα τιμών. Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 19,5%. Ο δείκτης είναι αρκετά πιο χαμηλός από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, η οποία είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο (αρκετά χαμηλότερη από τις 2 μονάδες). Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων έχει μειωθεί σημαντικά σε σχέση με το 2008 (55,4%) και το 2007 (36,9%). Συνολικά ο δείκτης βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με την αντίστοιχη μέση τιμή στην οικονομία η οποία είναι λίγο πάνω από τη μονάδα. Τέλος, ο δείκτης Απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων έχει μειωθεί κατακόρυφα κατά το 2009 αγγίζοντας το -101,05%.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	27,0%	18,3%	9,7%	24,58%	178,77%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-80,78%	0,11%	0,09%	7,41%	
B. Ρευστότητα					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,26	0,21	0,33	1,26	-19,50%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάρθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	1,03	2,31	1,64	1,08	-36,98%
Απόδοσης Ίδιων κεφαλαίων	-101,05%	0,04%	0,08%	11,71%	

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.9 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε. ή ΑΝΕΣ ιδρύθηκε το 1979, στο κεφάλαιο της οποίας συμμετέχουν αποκλειστικά Συμιακοί πολίτες. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με τακτικό δρομολόγιο στη γραμμή Πειραιά – Αίγινας και με μη τακτικές γραμμές στη γραμμή Δωδεκανήσου. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 4 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 32 έτη, εκ των οποίων τα 3 είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά και το 1 είναι υδροπτερυγο.

Κατά το 2009, η εταιρεία παρουσίασε ζημίες και πτώση του κύκλου εργασιών της. Σημαντικό γεγονός αποτέλεσε η διατήρηση του κόστους πωληθέντων σε πολύ χαμηλά επίπεδα (μείωση 70% του κόστους πωληθέντων για το 2009 σε σχέση με το 2008).

Χρηματοοικονομική Ανάλυση του Ακτοπλοϊκού Κλάδου

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ ΑΕ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	4.075,27 €	4.589,35 €	5.658,43 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	1.791,88 €	5.929,61 €	6.792,44 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	2.283,38 €	-1.340,26 €	-1.134,01 €
(+) άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	2.659,01 €	2.672,47 €	2.234,40 €
Σύνολο	4.942,40 €	1.332,21 €	1.100,39 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	4.422,84 €	898,35 €	780,34 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης			
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως		0,00 €	3,85 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	519,55 €	433,86 €	316,21 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	22,66 €	16,24 €	126,50 €
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές)	-80,40 €	59,88 €	148,50 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	-80,40 €	59,88 €	148,50 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Αναφορικά με τους βασικούς αριθμοδείκτες της εταιρείας, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 56% για το 2009 και έχει αυξηθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία δεδομένου ότι κατά τα έτη 2007 και 2008 ήταν αρνητικός. Ο δείκτης είναι πολύ υψηλότερος από την αντίστοιχη μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία ο οποίο είναι ίσος με 24,58%.
- Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους είναι αρνητικό για το 2009 και ισούται με -9,58% ακλουθώντας μια πτωτική πορεία και εξακολουθώντας να βρίσκεται σε αρνητική κλίμακα.
- Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας ισούται με 0,5 για το 2009 και παρουσιάζει μια σχετικά σταθερή πορεία σε πολύ χαμηλά επίπεδα τιμών. Συνολικά, από το 2007 έως το 2009 ο δείκτης μειώθηκε κατά 17,89%. Ο δείκτης είναι αρκετά πιο χαμηλός από την αντίστοιχη μέση τιμή της οικονομίας για το έτος 2009, η οποία είναι ήδη σε αρκετά χαμηλό επίπεδο (αρκετά χαμηλότερη από τις 2 μονάδες).
- Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων μειώθηκε κατά 48,35% από το 2007 στο 2009 δείχνοντας πως διαχρονικά το ποσοστό των υποχρεώσεων ως προς το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων μειώνεται. Παρόλα αυτά, ο δείκτης βρίσκεται αρκετά υψηλότερα από τον αντίστοιχο υψηλό δείκτη του συνόλου της οικονομίας (1,08).
- Ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι ίσος με -2,59% για το 2009 και παρουσιάζει μια πτωτική πορεία από το 2007, όπως άλλωστε συμβαίνει στα καθαρά αποτελέσματα της εταιρείας. Ο δείκτης για το 2009 βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο από τη μέση τιμή στην οικονομία ενώ η πτώση του τόσο σε σχέση με το 2008 όσο και με το 2007 υπήρξε κατακόρυφη.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	56,0%	-29,2%	-20,0%	24,58%	#
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-9,58%	-6,74%	-6,51%	7,41%	#
B. Ρευστότητας					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	0,50	0,55	0,61	1,26	-17,89%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	3,30	3,35	6,39	1,08	-48,35%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	-2,59%	1,88%	9,50%	11,71%	-127,30%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.10 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. ή ΑΝΕΝΔΥΚ συστάθηκε το 1983 και εξυπηρετεί θαλάσσιες συγκοινωνίες στα λιμάνια της Κρήτης⁶⁵. Ο στόλος της εταιρείας απαρτίζεται από 2 πλοία (FERRYBOAT).

Τα οικονομικά αποτελέσματα της ΑΝΕΝΔΥΚ δείχνουν άνοδο του κύκλου εργασιών της (6% το 2009 σε σχέση με το 2007) με ταυτόχρονη μείωση των καθαρών αποτελεσμάτων της (-32% το 2009 σε σχέση με το 2008). Σε γενικές γραμμές, η εικόνα των αποτελεσμάτων της εταιρείας είναι ικανοποιητική σε σχέση με την ευρύτερη εικόνα της αγοράς και ειδικότερα την πορεία των μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ			
	2009	2008	2007
I. Αποτελέσματα Εκμεταλεύσεως			
Κύκλος εργασιών	2.031,58 €	1.931,15 €	1.909,45 €
(-) Κόστος Πωλήσεων	1.289,33 €	1.519,62 €	1.384,43 €
Μικτά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές εκμεταλ.)	742,25 €	411,53 €	525,02 €
(+) άλλα έσοδα εκμεταλεύσεως	14,67 €	2,89 €	0,00 €
Σύνολο	756,92 €	414,42 €	525,02 €
1 (-) Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	99,60 €	95,21 €	94,44 €
2 (-) Έξοδα λειτουργίας ερευνών & ανάπτυξης			
3 (-) Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	95,26 €	79,52 €	79,64 €
Μερικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	562,06 €	239,69 €	350,94 €
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) εκμεταλ.	568,33 €	248,34 €	350,94 €
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές)	240,99 €	247,18 €	351,93 €
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Κέρδη ή ζημιές) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	240,99 €	247,18 €	351,93 €

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Ποσά σε χιλ. €

Το Περιθώριο Μικτού Κέρδους της εταιρείας ισούται με 36,5% για το 2009 και έχει αυξηθεί σημαντικά κατά την τελευταία τριετία. Ο δείκτης είναι πολύ υψηλότερος από την αντίστοιχη μέση τιμή του δείκτη στην οικονομία ο οποίος είναι ίσος με 24,58%. Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους ισούται με 11,86% ακολουθώντας μια πτωτική πορεία από το 2007 (-35,64% από το 2007).

⁶⁵ Τα δρομολόγια τα οποία εκτελεί η εταιρεία είναι τα ακόλουθα: Χώρα Σφακιών – Λουτρό – Αγία Ρούμελη, β) Παλαιάχωρα – Σούγια – Αγία Ρούμελη, γ) Χώρα Σφακιών – Γαύδος, δ) Παλαιάχωρα – Σούγια – Αγία Ρούμελη – Γαύδος και ε) Παλαιάχωρα – Γαύδος

Ο δείκτης Γενικής Ρευστότητας είναι πολύ υψηλός και ισούται με 14,63%. Η εταιρεία παρουσιάζει υψηλό δείκτη για όλα τα υπό εξέταση έτη και από το 2007 η τιμή του έχει αυξηθεί κατά 232%. Ο δείκτης Ξένων προς Ίδιων Κεφαλαίων είναι πολύ χαμηλός για τα δεδομένα της αγοράς και ισούται με 0,02, ενώ ο δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων είναι ίσος με 5,41% για το 2009 και παρουσιάζει μια πτωτική πορεία από το 2007 (-32,45% σε σχέση με το 2007). Ο δείκτης για το 2009 βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο από τη μέση τιμή στην οικονομία.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.				Μέση τιμή στην Οικονομία 2009	% Μεταβολής 2007-09
Αριθμοδείκτες	2009	2008	2007		
A. Αποδοτικότητα					
Περιθώριο Μικτού Κέρδους	36,5%	21,3%	27,5%	24,58%	32,88%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	11,86%	12,80%	18,43%	7,41%	-35,64%
B. Ρευστότητα					
Γενικής ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας	14,63	2,27	4,40	1,26	232,23%
E. Αριθμοδείκτες Κεφαλαιακής Διάθρωσης και Φερεγγυότητας					
Υποχρέωσης (Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια)	0,02	0,07	0,03	1,08	-27,66%
Απόδοσης Ιδίων κεφαλαίων	5,41%	5,61%	8,01%	11,71%	-32,45%

Πηγή: Ισολογισμοί επιχειρήσεων (Δημοσιευμένα στοιχεία), Μέση τιμή στην Οικονομία: ICAP: Τα αποτελέσματα των ΑΕ και ΕΠΕ το 2009 – Εξέλιξη μεγεθών 4.100 ελληνικών επιχειρήσεων το 2009/ 2008

3.5.11 ΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Πέραν των ανωτέρω εταιρειών υφίστανται και λοιπές εταιρείες οι οποίες παρά το γεγονός ότι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην Ελληνική ναυσιπλοΐα, δεν δύναται να αναλυθούν διότι δεν δημοσιεύουν καταστάσεις ισολογισμού και σαν αποτέλεσμα καθίσταται αδύνατη η σύγκριση τους (σε οικονομικούς όρους) με τις προαναφερθείσες εταιρείες. Οι εταιρείες αυτές είναι:

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΙΝΣ: Η εταιρεία ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΙΝΤ ΛΑΙΝΣ ή AEGEAN SPEED LINES ιδρύθηκε το 2005 σε συνεργασία του ομίλου Ευγενίδη και του Αγγλικού ομίλου εταιρειών Sea Containers, οποίος μετά από ένα έτος αποχώρησε. Ο στόλος της εταιρείας απαρτίζεται από 3 ταχύπλοα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία πραγματοποιούν δρομολόγια στην γραμμή Πειραιά – Κυκλάδων.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ν.Ε.: Η ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ν.Ε. ή DODEKANISOS SEAWAYS ιδρύθηκε το 1999 και εξυπηρετεί τη γραμμή Δωδεκανήσου. Ο στόλος της εταιρείας απαρτίζεται από 2 πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στα νησιά Ρόδος - Σύμη - Κως - Κάλυμνος - Λέρος - Λειψοί - Πάτμος και το ακριτικό Καστελλόριζο.

3.6 Συμπερασματικές παρατηρήσεις σχετικά με την χρηματοοικονομική θέση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων

Στα πλαίσια της παρούσας ενότητας, αποτυπώθηκε διαχρονικά τόσο το κόστος λειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, όσο και η εξέλιξη/ σύνθεση των

εσόδων μέσω της ανάλυσης της τιμολογιακής πολιτικής και των δημοσιευμένων στοιχείων των επιχειρήσεων του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Σύμφωνα καταρχήν με την ανάλυση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου παρατηρείται ότι ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων μειώνεται σταδιακά με το 68,75% των επιχειρήσεων του δείγματος να παρουσιάζει μείωση των πωλήσεων και παράλληλα, οι γενικοί αριθμοδείκτες του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών κατά το 2009 δείχνουν αφενός επιδείνωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος, αφετέρου διαμορφώνονται σε χαμηλότερα επίπεδα από τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες για το σύνολο της οικονομίας. Επιπρόσθετα, οι γενικοί αριθμοδείκτες του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών κατά το 2009 διαφοροποιούνται σε σχέση με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες που παρουσιάζουν οι πέντε μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου (ΑΤΤΙΚΑ, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΑΝΕΚ, ΝΕΛ, ΗΕΛΛΗΝΙΚ). Οι πέντε μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζουν επιδείνωση τόσο σε σχέση με το προηγούμενο έτος, όσο και σε σχέση με το σύνολο των εξεταζόμενων επιχειρήσεων του κλάδου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο δείκτης Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια διαμορφώθηκε στην περίπτωση των πέντε μεγαλύτερων επιχειρήσεων στις 2,7 μονάδες, δείχνοντας την υψηλή εξάρτηση τους από δανειακά/ ξένα κεφάλαια (έναντι 1,23 στο σύνολο των εξεταζόμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και 1,09 στο σύνολο της οικονομίας). Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από τις υψηλότερες επενδύσεις στις οποίες έχουν προβεί οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις, το κόστος των οποίων κάλυψαν μέσα από τη λήψη δανείων (ξένα κεφάλαια), στοχεύοντας στην αύξηση του κύκλου εργασιών μέσα από τη διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς δεδομένης της αναβαθμισμένης ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας (ανανέωση στόλου, σύγχρονα πλοία). Ωστόσο, η γενική ρευστότητα των εν λόγω επιχειρήσεων είναι οριακά υψηλότερη από το μέσο όρο τόσο των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων ως σύνολο (0,68), όσο και από τον αντίστοιχο δείκτη στο σύνολο της οικονομίας (1,08). Η τιμή 0,71 του δείκτη Γενικής Ρευστότητας υποδεικνύει ότι το ποσοστό κατά το οποίο οι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Εξίσου χαμηλά διαμορφώνονται τόσο το Περιθώριο Μικτού κέρδους (14,6%) (το αντίστοιχο ποσοστό για την οικονομία είναι 24,58% και για το σύνολο των εξεταζόμενων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι 17,28%). Το περιθώριο καθαρού κέρδους είναι αρνητικό γεγονός που έχει άμεση επίπτωση στο δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, ο οποίος είναι αρνητικός, δεδομένης της συσσώρευσης ζημιών των δύο τελευταίων εξεταζόμενων χρήσεων (2008 & 2009).

Η πτωτική πορεία των αριθμοδεικτών του κλάδου και κυρίως των περιθωρίων κέρδους οφείλεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην αυξητική πορεία του λειτουργικού κόστους που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Σημειώνεται ότι η διαχρονική εξέλιξη του κόστους δεν συνάδει με την αναπροσαρμογή της τιμής του ναύλου (εισιτήριο), η οποία αφενός επιβαρύνεται με υπέρ τρίτων κρατήσεις που αποτελούν αρκετά σημαντικό ποσοστό της τελικής τιμής προς τον χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αφετέρου συγκρατείται σε χαμηλά επίπεδα δεδομένου του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων και της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθούν με στόχο τη διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου της ζήτησης, που τελικώς έχει ως αποτέλεσμα την προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με πολύ χαμηλό κέρδος ή ακόμα και στα όρια του κόστους τους (όπως αυτό προκύπτει από τις δύο τελευταίες ζημιολύγες χρήσεις των περισσότερων επιχειρήσεων).

Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του κλάδου αναμένεται να παρουσιάσουν περαιτέρω μείωση (ειδικότερα όσον αφορά στα περιθώρια κέρδους), η οποία ήδη είναι ορατή από το τρέχον έτος (2010), δεδομένης της μείωσης της σχετικής ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, της αύξησης του λειτουργικού κόστους, αλλά και των σύγχρονων οικονομικών εξελίξεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, οι οποίες θα αναλυθούν εκτενώς στο τέταρτο Κεφάλαιο της Μελέτης.

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

4.1 Προοίμιο

Η ανάλυση των σύγχρονων διεθνών και εθνικών οικονομικών εξελίξεων θέτει την βάση για την διαμόρφωση του περιβάλλοντος εντός του οποίου δραστηριοποιείται η αγορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Η εξέταση της πορείας τόσο των παραγόντων που επιδρούν στην οικονομία συνολικά (μακροοικονομικοί δείκτες), όσο και η εξέταση του τομέα του τουρισμού ο οποίος αποτελεί την ισχυρότερη εποχιακή πηγή ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών οδηγούν σε ασφαλέστερα συμπεράσματα για την πορεία του κλάδου της ακτοπλοΐας και θεμελιώνουν τις θετικές ή λιγότερο θετικές προσδοκίες για το μέλλον του κλάδου.

Στην συνέχεια αναλύονται οι παράγοντες που επιδρούν και διαμορφώνουν την ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αναλύονται σημαντικοί μακροοικονομικοί δείκτες που αφορούν τις επιδόσεις της ελληνικής οικονομίας και των κυριότερων χωρών ανταγωνιστών ή πελατών, και τέλος αναλύεται ο τομέας των τουριστικών υπηρεσιών και η συμβολή του στην ανάπτυξη της νησιωτικής περιφέρειας και του κλάδου της ακτοπλοΐας.

4.2 Παράγοντες διαμόρφωσης της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες

Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση. Για το λόγο αυτό στα πλαίσια της παρούσας ενότητας, κρίνεται καταρχήν σκόπιμη η παρουσίαση των παραγόντων που επηρεάζουν τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές. Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση είναι οι οικονομικές εξελίξεις και οι σχετικοί ρυθμοί ανάπτυξης σε περιφερειακό, εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς επίσης η εξέλιξη της ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες. Ειδικότερα, οι διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές, καθώς επηρεάζουν το εισόδημα και την αγοραστική δύναμη των εν δυνάμει φορέων ζήτησης και κατ' επέκταση επιδρούν στη ζήτηση για κατανάλωση (αύξηση του εμπορίου), στους ρυθμούς ανάπτυξης όλων των τομέων της οικονομίας και συνακόλουθα στην ανάγκη μεταφοράς των προϊόντων τους προς τα κέντρα κατανάλωσης, καθώς επίσης στη ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες (καθώς μειώνεται ο αριθμός ταξιδιών για λόγους αναψυχής, δεδομένης της μείωσης του εισοδήματος). Ειδικά όσον αφορά την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης, οποιαδήποτε μεταβολή στην τουριστική αγορά έχει άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση

ακτοπλοϊκών μεταφορών, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό των τουριστών επιλέγει ως τελικό προορισμό των διακοπών τους τις νησιωτικές περιοχές⁶⁶ της Ελλάδας.

Επιπλέον των ανωτέρω, πρόσθετος παράγοντας προσδιορισμού της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι η δημογραφική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών, καθώς η αύξηση του πληθυσμού στις νησιωτικές περιοχές αυξάνει τον αριθμό των εν δυνάμει φορέων της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές, δεδομένης της ανάγκης μεταφοράς τους προς την ενδοχώρα ή σε άλλα κεντρικότερα νησιά, όπου λ.χ. εδρεύουν οι δημόσιες υπηρεσίες ενός περιφερειακού νησιωτικού συμπλέγματος.

Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών (διάρκεια, παροχές) σε συνδυασμό με την τιμή του εισιτηρίου, καθώς επίσης οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές, κυρίως στις περιοχές όπου καθίσταται δυνατή η σύνδεση και αεροπορικώς. Στην περίπτωση που το πλοίο λειτουργεί ανταγωνιστικά (σε όρους ποιότητας και τιμής) σε σύγκριση με το αεροπλάνο μπορεί να απορροφήσει μέρος της ζήτησης των δυνητικών φορέων και να το υποκαταστήσει.

Στη συνέχεια του παρόντος αναλύονται οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές και οι σύγχρονες και οι αναμενόμενες εξελίξεις σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, οι οποίες αναμένεται να επιδράσουν καθοριστικά στην εξέλιξη της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και της σχετικής ζήτησης.

4.3 Σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις – ρυθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας – σύγκριση με επιλεγμένες χώρες του ΟΟΣΑ

Το οικονομικό πεδίο στο οποίο δραστηριοποιείται η αγορά Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα επηρεάζεται σαφώς από το διεθνές μακροοικονομικό περιβάλλον και

⁶⁶ Οι νησιωτικοί προορισμοί θεωρούνται, από τους επισκέπτες, ότι προσφέρουν ένα ιδιαίτερα ελκυστικό και ξεχωριστό περιβάλλον, διαφορετικό στο ρυθμό και τις συνηθισμένες πιέσεις της αστικής διαβίωσης. Μερικοί παράγοντες οι οποίοι συνδυαστικά καθιστούν τα νησιά ιδιαίτερους προορισμούς είναι:

- Η Γεωγραφική τους Ιδιαιτερότητα: Η αίσθηση του διαχωρισμού από την ηπειρωτική χώρα, είναι μια σημαντική φυσική και ψυχολογική ιδιότητα των επιτυχημένων διακοπών. Ένα νησί είναι η πιο ελκυστική μορφή εδάφους. Ένα νησί είναι αποσυνδεδεμένη, ανεξάρτητη οντότητα, με τα όριά του να είναι προφανή.
- Η Διαφορετικότητα μεταξύ τους: Τα νησιά της Ελλάδας παρουσιάζουν έντονη διαφοροποίηση μεταξύ τους. Αν και κατά ομάδες έχουν κοινά χαρακτηριστικά, στην πραγματικότητα το κάθε ένα από αυτά αποτελεί ένα διαφορετικό κόσμο.
- Οι Ήπιες Καιρικές Συνθήκες: Τα νησιά όπως και η ηπειρωτική χώρα χαρακτηρίζονται από ίδιες καιρικές συνθήκες, γεγονός που ευνοεί ιδιαίτερα τον τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.
- Πολιτισμός και Παράδοση: Οι νησιωτικές περιοχές της Ελλάδος αποτελούν προορισμούς με μακραίωνη ιστορία και έντονη παράδοση, αποτυπωμένη σε κάθε σημείο τους αλλά και στους ίδιους τους ανθρώπους.
- Οι Μεγάλες Ακτές τους σε Σχέση με τη Μάζα Εδάφους: Τα νησιά παρουσιάζουν σχετικά μεγάλη ακτή σε σχέση με τη μάζα εδάφους, γεγονός που τα καθιστά ιδιαίτερους προορισμούς σε σχέση με τη γειτονική τους ηπειρωτική χώρα.

τους επιμέρους παράγοντες που το συνθέτουν. Στόχος της παρούσας ενότητας είναι η ανάλυση βασικών δεικτών που διαμορφώνουν το εθνικό οικονομικό περιβάλλον και κατά συνέπεια το περιβάλλον κάθε αγοράς που λειτουργεί εντός του.

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται το διεθνές οικονομικό περιβάλλον σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μεγέθη και προσδοκίες για την Ελληνική οικονομία, ενώ επιπρόσθετα αναλύεται ο τομέας του τουρισμού, από τον οποίο διαμορφώνεται σε σημαντικό βαθμό η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

4.3.1 Ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας σε εθνικό & διεθνές επίπεδο

Άμεση συνάφεια με τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, παρουσιάζει η ανάλυση των μακροοικονομικών μεγεθών και των διεθνών οικονομικών εξελίξεων, καθώς αυτές επιδρούν σημαντικά και διαμορφώνουν τόσο το μακροοικονομικό περιβάλλον λειτουργίας της Ελληνικής οικονομίας, όσο και τους επιμέρους οικονομικούς κλάδους που δραστηριοποιούνται σε αυτό, όπως η ελληνική ακτοπλοΐα. Κρίσιμης σημασίας επίδραση των διεθνών οικονομικών εξελίξεων οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τους παράγοντες που συνδιαμορφώνουν τους ελληνικούς οικονομικούς δείκτες, δέχεται το διεθνές τουριστικό ρεύμα, που με τη σειρά του τροφοδοτεί τον Ελληνικό τουρισμό και κατ' επέκταση τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Πρόσθετα, το γεγονός ότι οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τις εξελίξεις στο Ελληνικό οικονομικό περιβάλλον, επηρεάζεται σημαντικά το κόστος παραγωγής και διαχείρισης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, το επενδυτικό κλίμα, η προσδοκία ιδιωτικής και δημόσιας κατανάλωσης, κ.α.

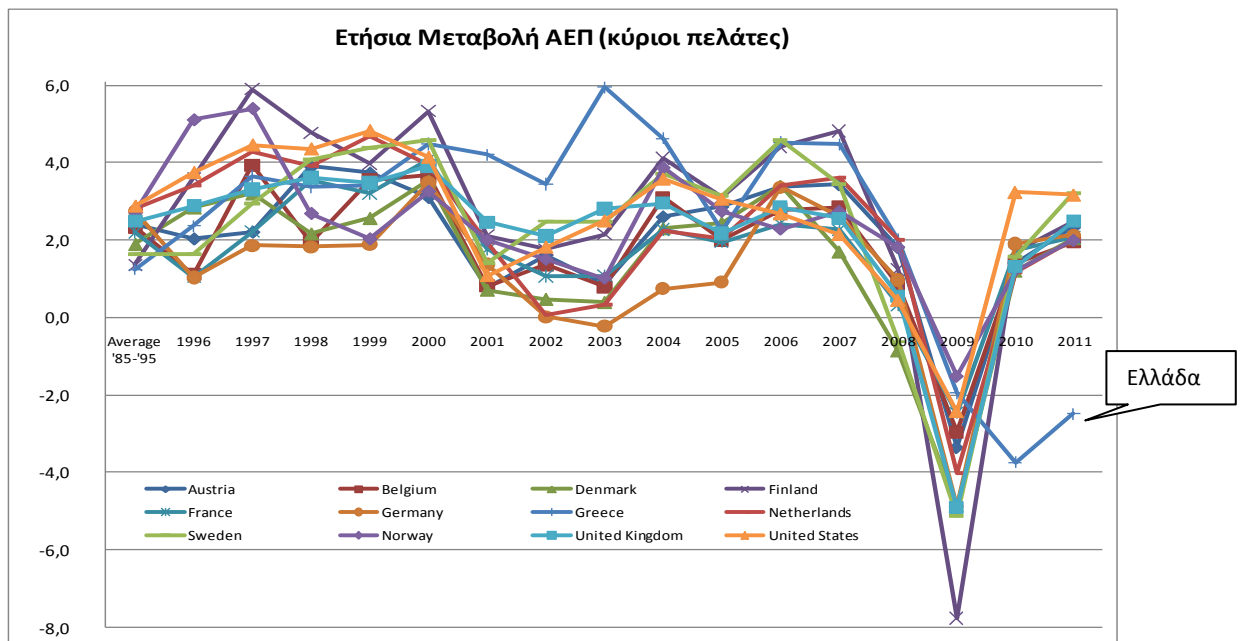
Συνεπώς η ανάλυση των διεθνών τάσεων και εξελίξεων στο ευρύτερο διεθνές οικονομικό σύστημα, αποτελεί απαραίτητο συμπλήρωμα της ανάλυσης του κλάδου, της προσφοράς και της ζήτησης.

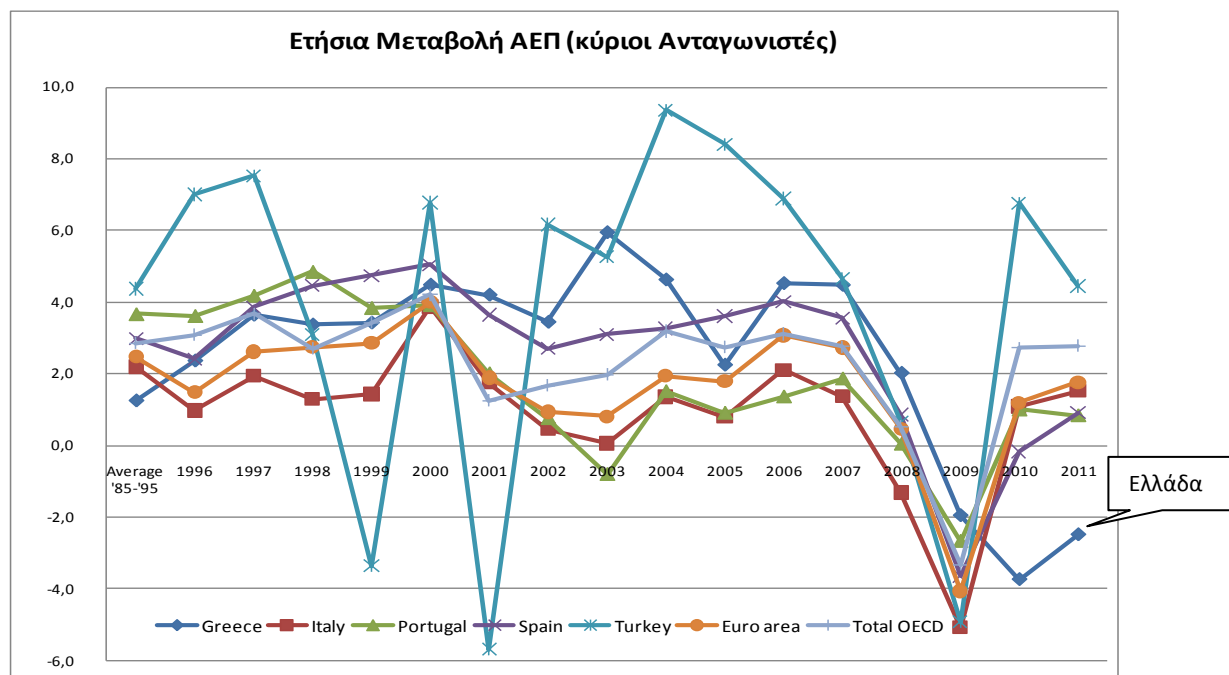
Στην παρούσα ενότητα αναλύεται ένα δείγμα αντιπροσωπευτικών χωρών με παρόμοια χαρακτηριστικά με αυτά της ελληνικής οικονομίας (χώρες – ανταγωνιστές), αλλά και χώρες που εμφανίζονται ως κυριότεροι «αγοραστές – πελάτες» του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Για τις χώρες αυτές αναλύεται ένα πλήθος μακροοικονομικών δεδομένων τα οποία αφενός μεν αιτιολογούν την σημερινή μακροοικονομική κατάσταση της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου δε, αποδίδουν την προοπτική βελτίωσης ή περαιτέρω επιδείνωσης του οικονομικού κλίματος. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι κυριότερες τάσεις της διεθνούς οικονομίας μέσα από μια γενικευμένη θεώρηση του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, με εξειδικευμένες ωστόσο αναφορές στις οικονομίες με το μεγαλύτερο ειδικό βάρος στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τον Ελληνικό

τουρισμό (και κατ' επέκταση την Ελληνική ακτοπλοΐα) ώστε να εξεταστεί η συνάφεια των εξελίξεων με τις παρατηρούμενες τάσεις της τελευταίας. Τα στοιχεία και δεδομένα της ανάλυσης αντλούνται από τις βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ.

Εξέλιξη πραγματικού/ονομαστικού ΑΕΠ: Ο δείκτης αφορά την ποσοστιαία μεταβολή του εισοδήματος τόσο σε ονομαστικούς όρους (τρέχουσες τιμές) όσο και σε πραγματικούς (σταθερές). Η διαφορά τους έγκειται στο ότι το ονομαστικό ΑΕΠ εμπεριέχει την επίδραση της εξέλιξης του επιπέδου τιμών και αποτελεί σύνθετη ποσότητα. Όπως προκύπτει από τα γραφήματα που ακολουθούν και παρουσιάζουν την ποσοστιαία εξέλιξη του εισοδήματος για ένα δείγμα οικονομιών με διαφορετικά επιμέρους χαρακτηριστικά ανάπτυξης, το εισόδημα σημειώνει έντονη διόρθωση στην πλειονότητα αυτών. Το δείγμα των εξεταζόμενων χωρών περιλαμβάνει δύο κατηγορίες: τους κύριους αγοραστές – πελάτες του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και τους κύριους ανταγωνιστές.

Διάγραμμα 4-1 Ποσοστιαία μεταβολή πραγματικού ΑΕΠ από έτος σε έτος 1996-2010





Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

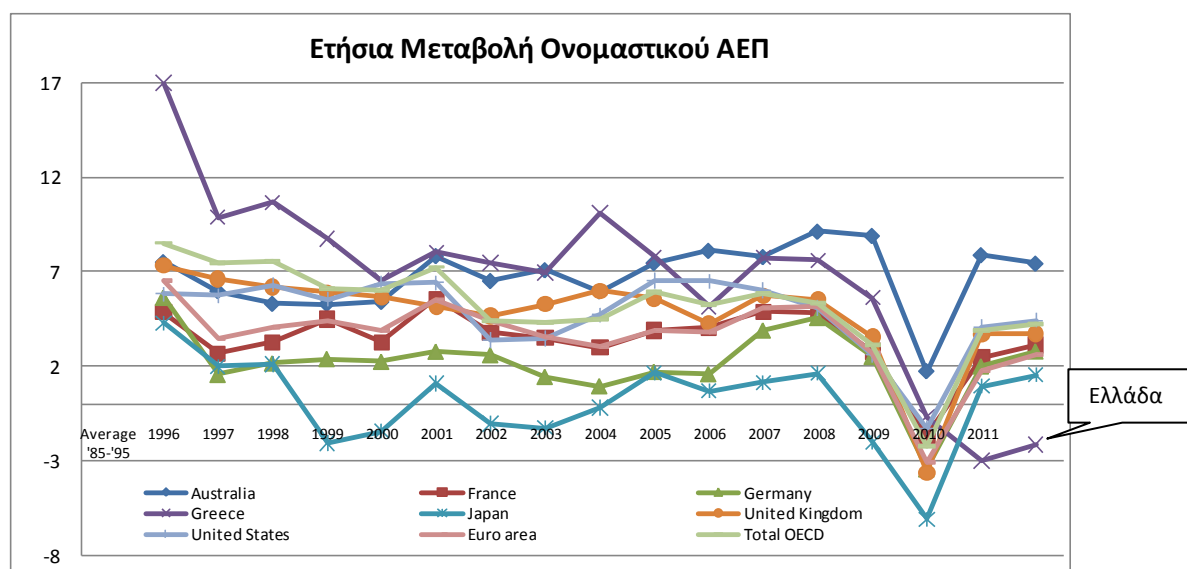
Είναι εμφανές από το διάγραμμα ότι στην πλειονότητα των οικονομιών του δείγματος το πραγματικό εισόδημα σημείωσε έντονη πτώση στη διετία 2008-2009 (κορύφωση της οικονομικής κρίσης) με σημαντική ανάκαμψη από το 2009 και έπειτα. Η μόνη «παραφωνία» του δείγματος είναι η Ελλάδα, που όπως φαίνεται, εκτέθηκε στην κρίση με σχετική χρονική υστέρηση και παρουσιάζει σημαντική διόρθωση του ΑΕΠ με τις προβλέψεις για το 2010 να εκτιμούν το ποσοστό της ετήσιας διόρθωσης σε 3,7% όταν οι υπόλοιπες χώρες περνούν πλέον σε φάση ανάκαμψης.

Σε ότι αφορά το ονομαστικό ΑΕΠ (σε τρέχουσες τιμές), παρατηρούμε στο διάγραμμα που ακολουθεί ότι το εξεταζόμενο δείγμα παρουσιάζει αυξημένη διασπορά λόγω της επίδρασης των εξελίξεων του επιπέδου τιμών στο ονομαστικό ΑΕΠ. Για τον πίνακα του ονομαστικού ΑΕΠ επιλέχθηκαν οι μεγαλύτερες οικονομίες παγκοσμίως αφού αυτές δίνουν τον ρυθμό ανάπτυξης ή συγκράτησης των περιφερειακών οικονομιών. Οικονομίες με αστάθεια στις μεταβολές του γενικού επιπέδου τιμών παρουσιάζουν έντονες διακυμάνσεις, που απουσιάζουν από το προηγούμενο διάγραμμα (πραγματικό ΑΕΠ).

Και σε αυτό το διάγραμμα είναι εμφανής η υστέρηση της ελληνικής οικονομίας σε σχέση με τις υπόλοιπες ανεπτυγμένες, ενώ χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Ιαπωνίας της οποίας η μεταβολή του εισοδήματος για την περίοδο αναφοράς παλινδρομεί κοντά στο μηδέν (λόγω του ότι η χώρα βρίσκεται σε φάση αποπληθωρισμού επί μια δεκαετία). Φυσικά, το πιο χαρακτηριστικό στοιχείο του

διαγράμματος είναι η ταυτόχρονη σχεδόν κάμψη του εισοδήματος τη διετία 2008-2009 και η εύθραυστη ανάκαμψη που ξεκίνησε στις αρχές του 2010 και βρίσκεται σε εξέλιξη.

Διάγραμμα 4-2 Ποσοστιαία ετήσια μεταβολή ονομαστικού ΑΕΠ, 1996-2010

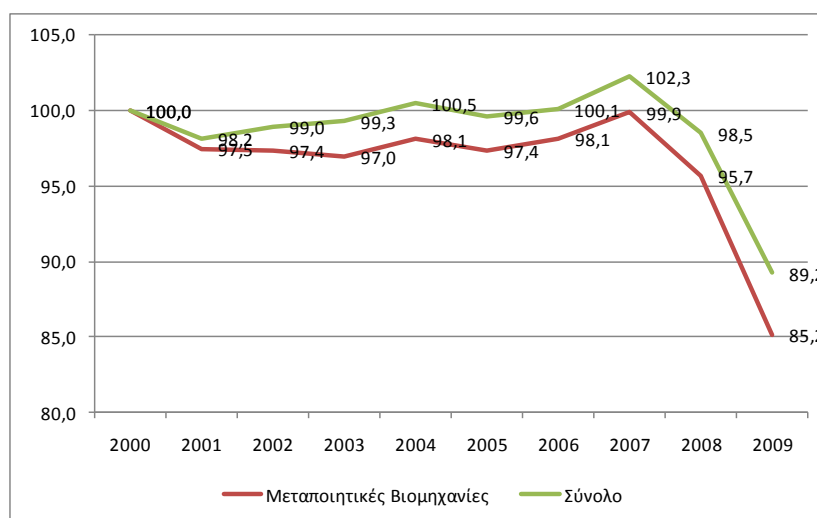


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Από την παράθεση των πινάκων πραγματικού / ονομαστικού ΑΕΠ γίνεται φανερή η αδυναμία τόσο των ανεπτυγμένων οικονομιών στο να παγιώσουν σημαντικό ρυθμό ανάπτυξης, όσο και της Ελληνικής οικονομίας να εξέλθει από τον κύκλο ύφεσης στον οποίο έχει δυναμικά περιέλθει κατά την τελευταία διετία. Η πορεία ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας τοποθετείται χρονικά (πρόβλεψη) αρκετά μετά το 2011, έτος που αρχίζει η ανάσχεση της πτωτικής πορείας της οικονομίας.

Επιπρόσθετα για την Ελλάδα, με βάση τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα, προκύπτει ότι κατά την περίοδο 2000-2009 ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σύγκριση με το έτος βάσης (2000), με εξαίρεση τα έτη 2004, 2006 και 2007. Ωστόσο, το 2009, ο δείκτης βιομηχανικής, αλλά και μεταποιητικής, παραγωγής διαμορφώνεται στα χαμηλότερα για την υπό μελέτη περίοδο επίπεδα.

Διάγραμμα 4-3 Δείκτες βιομηχανικής και μεταποιητικής παραγωγής (2000-2009)



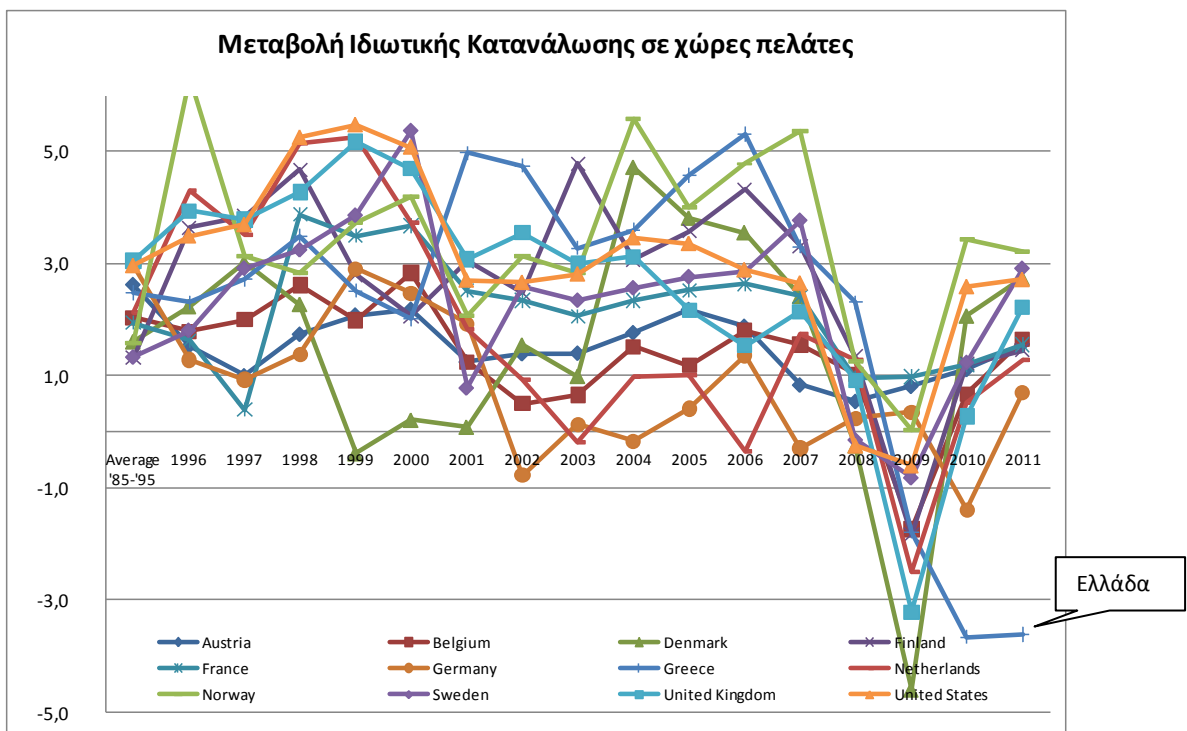
Πηγή: ΕΣΥΕ & Τράπεζα της Ελλάδος

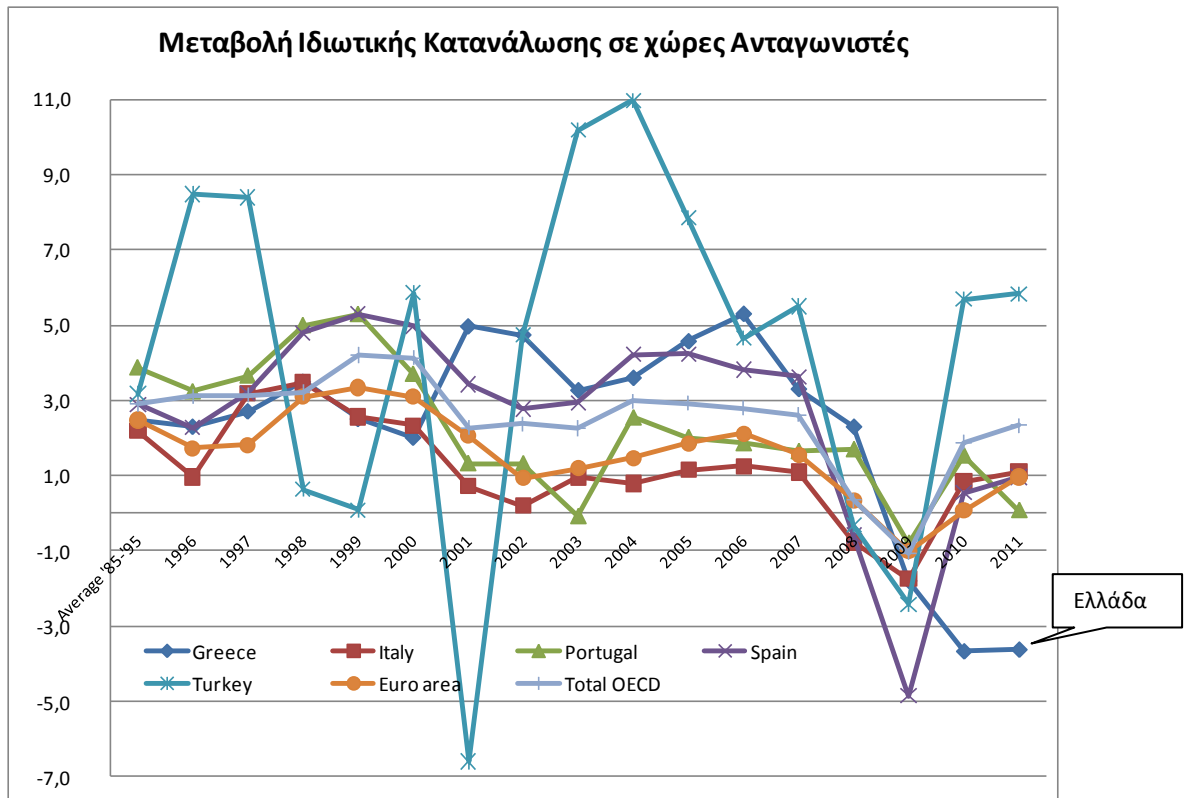
Η εξέλιξη του δείκτη της βιομηχανικής, αλλά και της μεταποιητικής παραγωγής αποτελεί μία ένδειξη της μείωσης της ζήτησης για μεταφορικές και ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, χωρίς να συνεπάγεται αντίστοιχης εντάσεως μείωση του σχετικού μεταφορικού έργου.

Μεταβολή στην πραγματική ιδιωτική και δημόσια κατανάλωση: Η πρώτη μεταβλητή αποτελεί έμμεσο μέτρο τόσο της καταναλωτικής εμπιστοσύνης, όσο και της οικονομικής ευχέρειας των νοικοκυριών (συνάρτηση του γενικότερου οικονομικού κλίματος) ενώ η δεύτερη αφορά κυρίως την κατάσταση των κρατικών προϋπολογισμών, αλλά και της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής. Αμφότερες ωστόσο οι μεταβλητές, είναι ευθέως συνδεδεμένες με την οικονομική συγκυρία υπό την έννοια ότι όταν η οικονομία ευημερεί και οι υφιστάμενες προβλέψεις υποδεικνύουν τη διατηρησιμότητα της ευημερίας, οι καταναλωτικές δαπάνες αυξάνονται, υποστηρίζοντας περαιτέρω την επέκταση της οικονομικής δραστηριότητας. Το διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζει την εξέλιξη της πραγματικής ιδιωτικής κατανάλωσης για την περίοδο αναφοράς. Προκύπτει ότι ακολουθεί (σε μικρότερη κλίμακα όμως) την κίνηση του ΑΕΠ (κάτι αναμενόμενο αφού αποτελεί ευθεία συνάρτησή του) ενώ η Τουρκία ως βασική ανταγωνίστρια στον τομέα της τουριστικής ζήτησης αποτελεί εξαίρεση στην ομοιόμορφη κίνηση της μεταβλητής για τις χώρες του δείγματος. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω σημαντικών ιδιαιτεροτήτων που πηγάζουν από το γεγονός ότι μέχρι το 2000 η χώρα βρισκόταν σε διαδικασία βιομηχανικής / παραγωγικής αναδιάρθρωσης. Ωστόσο, λόγω της κρίσης αλλά και της εξέλιξής της σε ανεπτυγμένες οικονομίες, τα τελευταία χρόνια συγχρονίζεται περισσότερο με τις διεθνείς εξελίξεις. Η Ελλάδα,

αποτελεί την τελευταία διετία μια ιδιαίτερη περίπτωση καθώς η δεινή οικονομική θέση στην οποία έχει περιέλθει συμπιέζει τα εισοδήματα και έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ιδιωτική κατανάλωση που είναι γενικά παραδεκτό ότι είναι ο κυριότερος οδηγός της ανάπτυξης. Σημειώνεται ότι από τις αρχές του 2010 η ιδιωτική δαπάνη έχει εισέλθει σε τροχιά ανάκαμψης για τις περισσότερες οικονομίες του δείγματος πλην της Ελλάδας.

Διάγραμμα 4-4 Ποσοστιαία μεταβολή Πραγματικής Ιδιωτικής Κατανάλωσης 1996-2010





Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Βέβαια, η ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης στις χώρες – πελάτες αναμένεται να ενισχύσει τις εξαγωγικού χαρακτήρα δραστηριότητες της Ελληνικής οικονομίας, όπως ο τουρισμός, γεγονός που αναμένεται να επιδράσει θετικά στην βελτίωση του οικονομικού κλίματος τα έτη που ακολουθούν την ύφεση. Παράλληλα, αναμένεται περαιτέρω συντήρηση στην εγχώρια ιδιωτική κατανάλωση και περαιτέρω μείωση του ρεύματος ταξιδιωτών εγχώριας προέλευσης, σε αντίθεση με τις ανταγωνίστριες χώρες. Τα συμπεράσματα για την ανάκαμψη του τουριστικού ρεύματος και της ακτοπλοϊκής παραγωγού ζήτησης, ιδιαίτερα σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα είναι παρακινδυνευμένα αφού εξαρτώνται από πλήθος άλλων μεταβλητών όπως η οικονομική σταθερότητα, το εισόδημα, η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας, κ.ά.

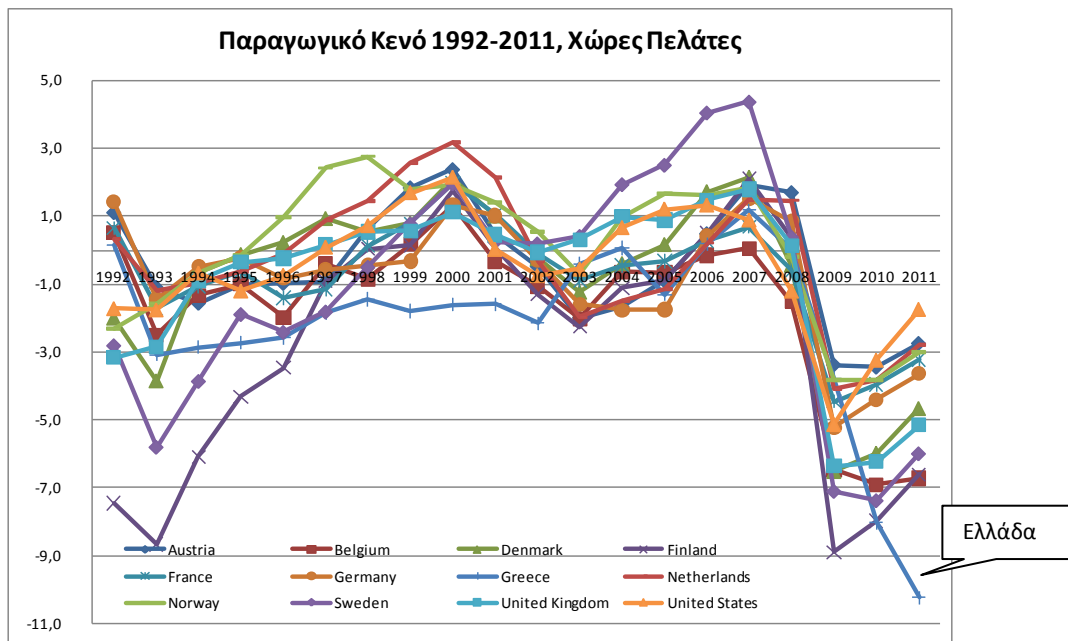
Παραγωγικό κενό (output gap): Αφορά την ποσοστιαία απόκλιση από το δυνητικό ΑΕΠ με βάση τα χαρακτηριστικά και τις υπάρχουσες παραγωγικές δομές της υπό εξέταση οικονομίας, ως προς το πραγματικό ΑΕΠ. Ουσιαστικά αποκαλύπτει το ποσοστό της υπάρχουσας παραγωγικής δυναμικότητας (εκπεφρασμένης σε νομισματικούς όρους εισοδήματος) που δεν χρησιμοποιείται /τελεί εν αργία για τη

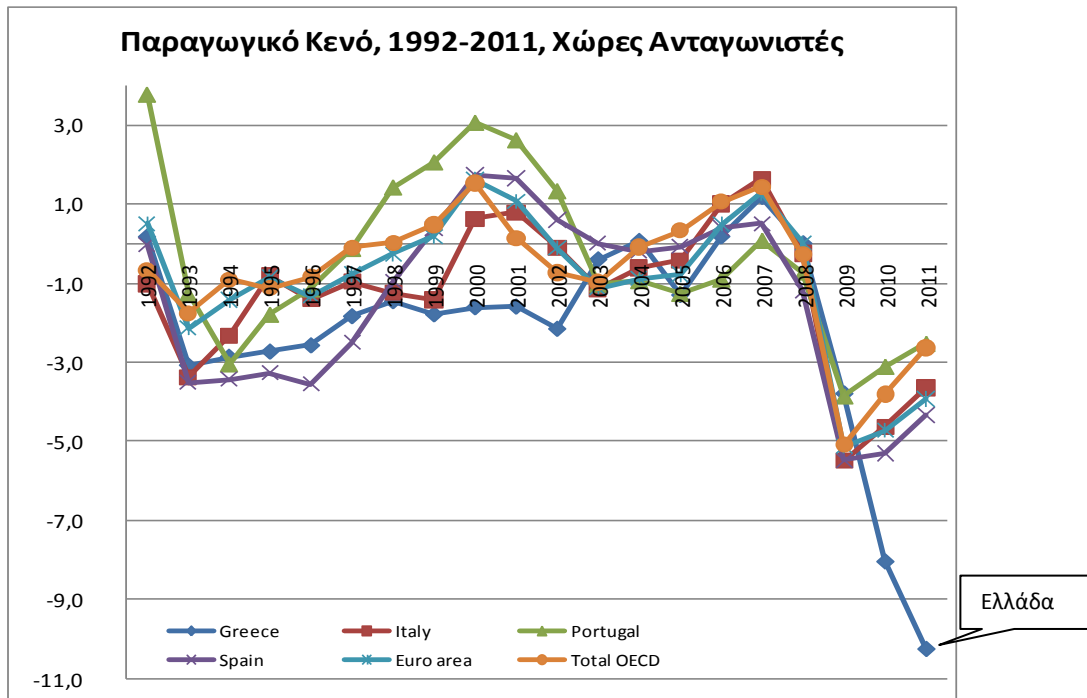
δημιουργία εισοδήματος. Θα μπορούσε να αποδοθεί από τη σχέση
$$g = \frac{Y_a - Y_p}{Y_a}$$

όπου g : το παραγωγικό κενό της οικονομίας, Y_a : το δυνητικό ΑΕΠ και Y_p : το πραγματικό ΑΕΠ.

Το παραγωγικό κενό αναδεικνύει την υστέρηση της παραγωγής εισοδήματος ως προς τη συνολική δυναμικότητα της οικονομίας και αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο που δίνει ενδείξεις για την επιτυχία της ακολουθούμενης οικονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής, το επίπεδο της ζήτησης στον εσωτερικό και εξωτερικό τομέα της οικονομίας, και το βαθμό υπερεπένδυσης σε κεφαλαιακό εξοπλισμό και υποδομές μεταξύ άλλων.

Διάγραμμα 4-5 Παραγωγικό Κενό 1992-2011





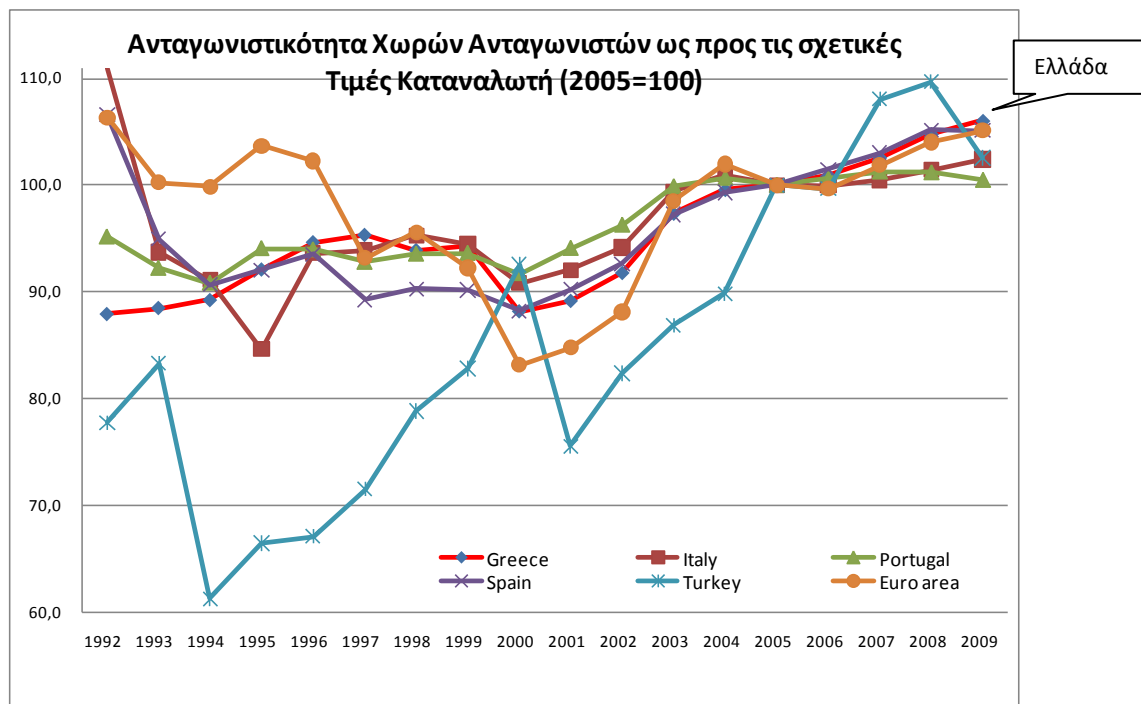
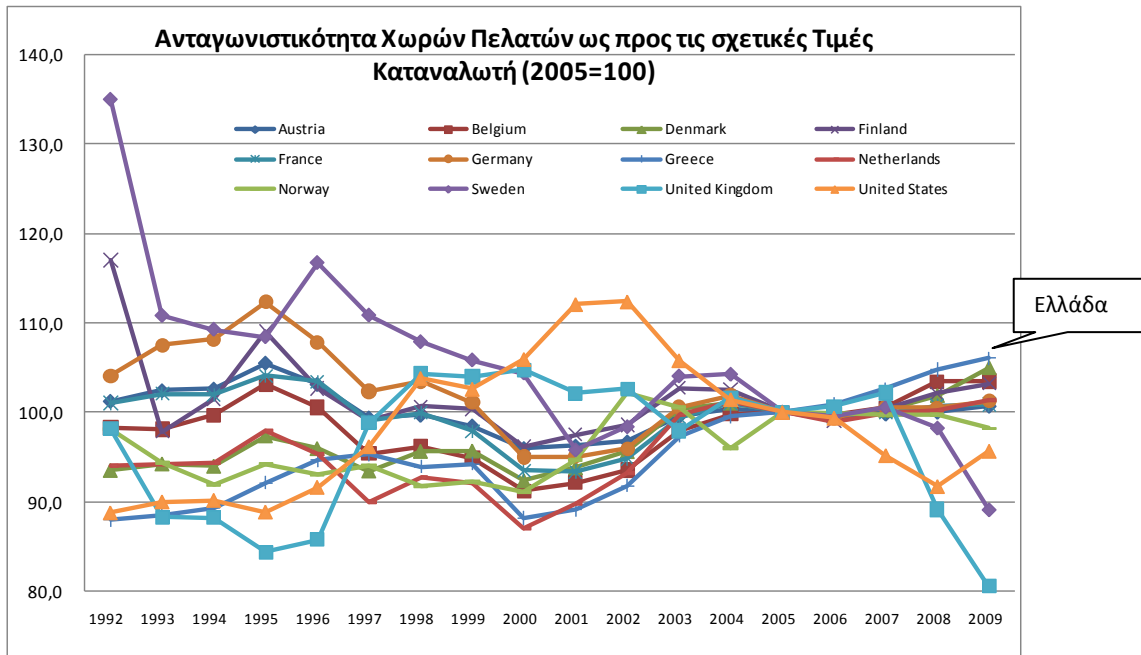
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Είναι πρόδηλο από τα διαγράμματα που αφορούν τις χώρες πελάτες και ανταγωνιστές ότι λόγω μειωμένης ζήτησης, όλες οι οικονομίες του δείγματος έχουν από το 2006 (προοίμιο της χρηματοπιστωτικής κρίσης) εισέλθει σε αρνητικά πρόσημα γεγονός που υποδηλώνει ότι η παραγωγή τους υπολείπεται των παραγωγικών δυνατοτήτων τους. Παρά το γεγονός ότι υψηλά επίπεδα παραγωγικού κενού δρουν προστατευτικά έναντι του πληθωρισμού ιδιαίτερα στη φάση ανάκαμψης της ζήτησης, είναι ταυτόχρονα αλληλένδετα με υψηλή ανεργία και μείωση του εισοδήματος. Αρνητικό ρεκόρ στο κριτήριο του παραγωγικού κενού σημειώνει και πάλι η Ελληνική οικονομία που μέχρι το τέλος του 2010 αναμένεται να προσεγγίσει το -8% στο σχετικό δείκτη. Σημειώνεται ότι με βάση τις υφιστάμενες προβλέψεις, καμιά χώρα του δείγματος δεν αναμένεται να επιτύχει θετικό πρόσημο στο 2010. Ο ρυθμός μεταβολής όμως της παραγωγικής ικανότητας στις λοιπές – πλην Ελλάδας – χώρες προδιαθέτει αισιοδοξία ανάκαμψης για τον τομέα του τουρισμού, αφού η βελτίωση της παραγωγικής δυνατότητας θα οδηγήσει σε περαιτέρω ανάκαμψη του εισοδήματος και της κατανάλωσης.

Ανταγωνιστική θέση: Αποτελεί σύνθετο δείκτη που υπολογίζεται λαμβάνοντας υπ' όψιν πλήθος δεικτών με προεξέχοντες αυτούς που αφορούν το επίπεδο τιμών καταναλωτή και το κόστος εργασίας. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι δύο δείκτες σε δείγμα χωρών πελατών και ανταγωνιστών σε ότι αφορά το τουριστικό προϊόν το οποίο αποτελεί πηγή ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

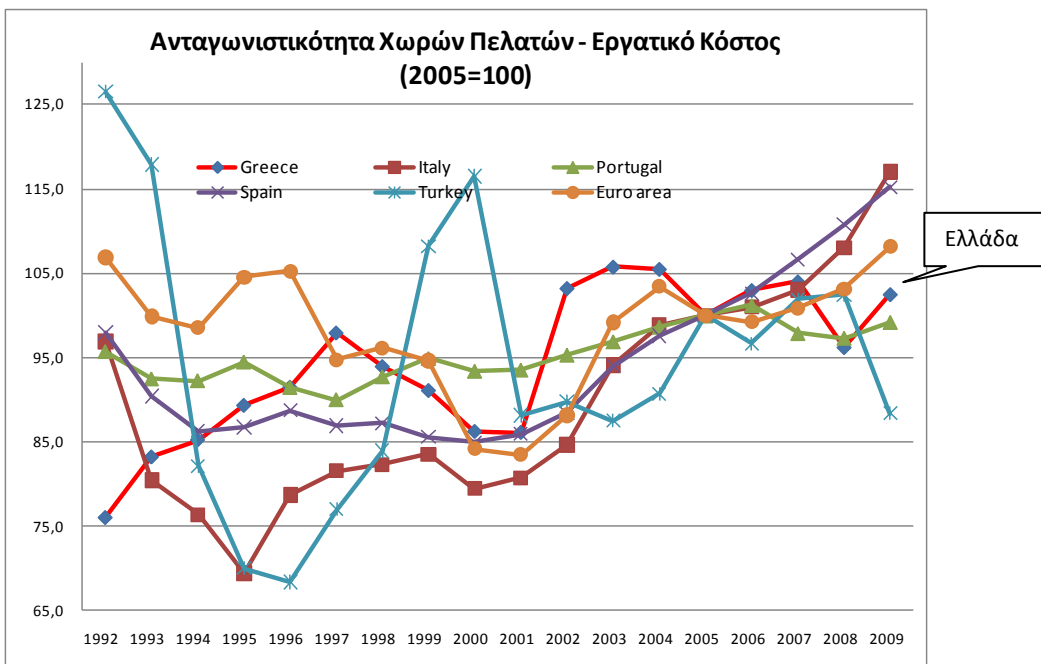
Σε ότι αφορά την Ελλάδα, οι τιμές καταναλωτή παρουσιάζονται διαρκώς αυξανόμενες με τάση απόκλισης από αυτές των άλλων χωρών (πελατών και ανταγωνιστών).

Διάγραμμα 4-6 Ανταγωνιστικότητα ως προς σχετικές τιμές καταναλωτή (έτος Βάσης:2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Διάγραμμα 4-7 Ανταγωνιστικότητα ως προς το εργατικό κόστος (Ετος Βάσης 2005)

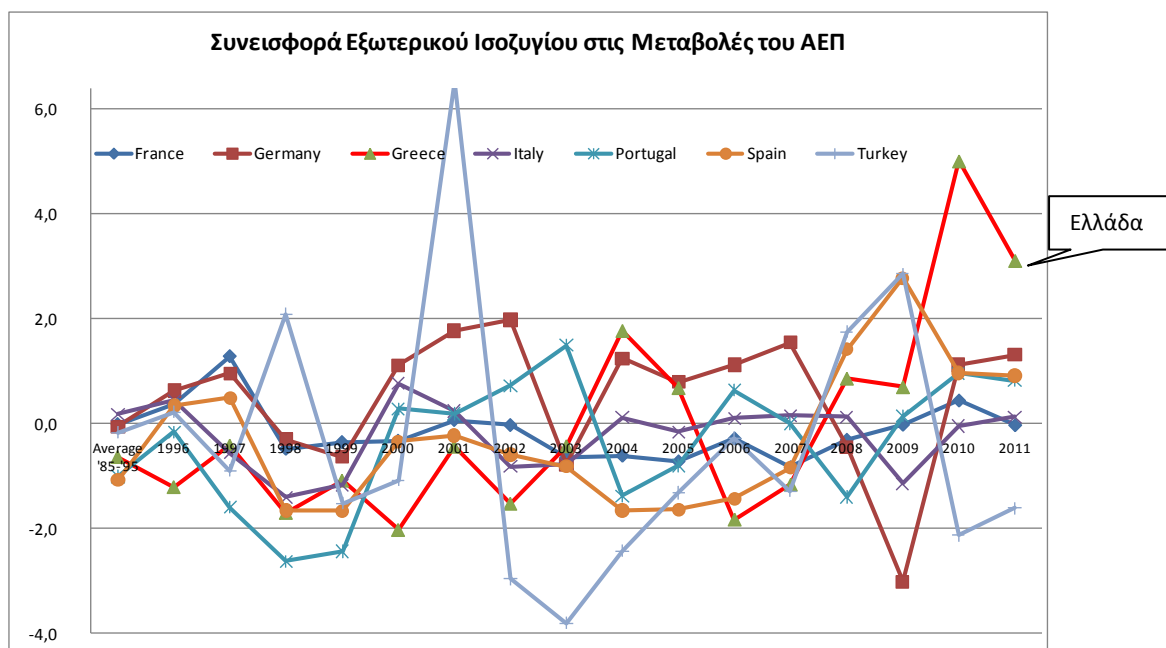


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Συνεισφορά Ισοζυγίου Εξωτερικού Τομέα στις μεταβολές ΑΕΠ: Οι εξεταζόμενες μεταβλητές που αφορούν τον εξωτερικό τομέα της οικονομίας (εισαγωγές / εξαγωγές) είναι πολύ σημαντικές για την ανάλυση των προοπτικών κάθε οικονομίας, αφού τόσο οι εξελίξεις του διεθνούς εμπορίου, όσο και διεθνής κατανομή των ωφελειών που πηγάζουν από αυτό, αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες κατά την διαδικασία ανάκαμψης. Επιπλέον, οι χώρες

που στηρίζουν την ανάπτυξή τους στις εξαγωγές, αναμένεται να ανακάμψουν πιο γρήγορα ακολουθώντας τους ρυθμούς ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Ωστόσο σαν ονομαστικά ποσά, τα μεγέθη του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών έχουν περιορισμένη ερμηνευτική ικανότητα καθώς αδυνατούν να συλλάβουν τις επιδράσεις περιπλοκότερων μηχανισμών της οικονομίας. Για το λόγο αυτό, στην ανάλυση που επιχειρείται, χρησιμοποιείται η σύνθετη μεταβλητή του ισοζυγίου εξωτερικού τομέα, που αποτυπώνει τη συνεισφορά του δείκτη στην δημιουργία εισοδήματος. Η μεταβλητή είναι σημαντική καθώς οι χώρες με σημαντική συνεισφορά του εξωτερικού τομέα της οικονομίας θα ανακάμψουν με επιταχυνόμενο ρυθμό σε σχέση με τις χώρες – εισαγωγείς. Επιπλέον με την χρήση του δείκτη παρέχονται ενδείξεις για τα πρότυπα ανάπτυξης διαφορετικών οικονομιών και διευκολύνεται η διεξαγωγή προβλέψεων για τη συμπεριφορά της κάθε οικονομίας.

Διάγραμμα 4-8 Συνεισφορά Ισοζυγίου Εξωτερικού Τομέα στις μεταβολές πραγματικού ΑΕΠ



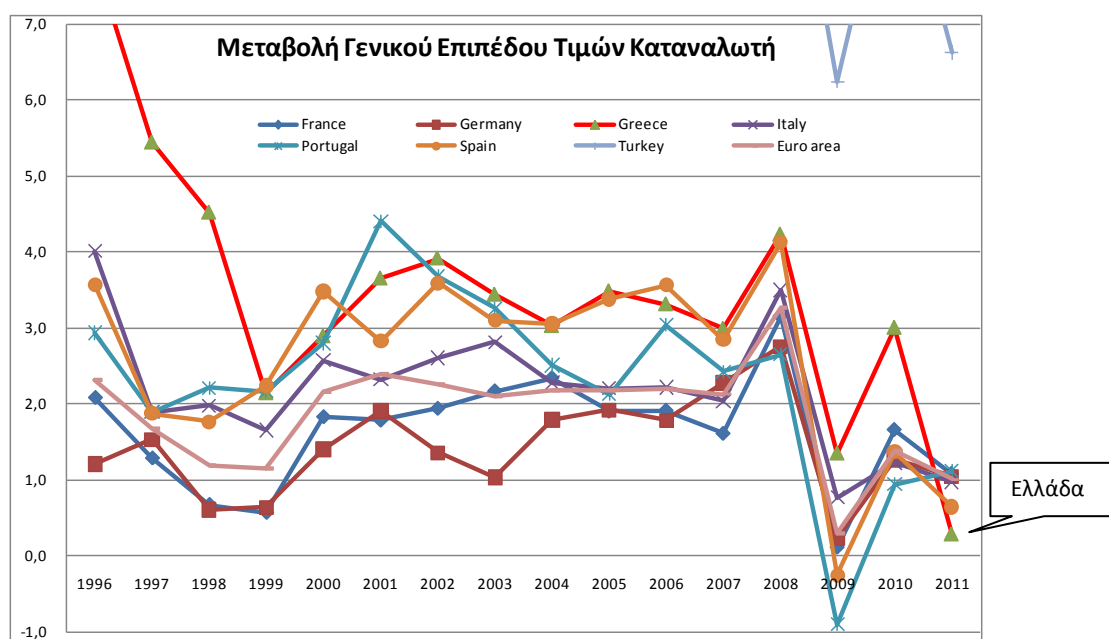
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα τα διαφορετικά αναπτυξιακά μοντέλα που ακολουθούνται από τις χώρες του δείγματος οδηγούν σε ανομοιογενή κατάταξη ακόμη και σε συνθήκες γενικευμένης κρίσης (που κάποιος θα περίμενε να συγκλίνουν προς την ίδια τουλάχιστον κατεύθυνση). Παρατηρείται από το διάγραμμα (αλλά και την πορεία χωρών που δεν συμμετέχουν στο δείγμα, αλλά έχουν εξεταστεί από την Ομάδα Έρευνας), ότι οι χώρες της ευρωζώνης έχουν πολύ

μικρή μεταβλητότητα στα δεδομένα με μικρές διακυμάνσεις ενώ πιο ανεξάρτητες στην χάραξη οικονομικών πολιτικών χώρες έχουν παρουσιάζουν πιο ευμετάβλητες επιδόσεις. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά την Ελλάδα, παρατηρείται σταδιακή αύξηση της επίδρασης του εξωτερικού ισοζυγίου από το 2007 και εντεύθεν, αφού η χώρα αντιμετωπίζει μείωση των εξαγωγών της και των εισαγωγών της σε συνδυασμό με απότομη πτώση του ΑΕΠ της. Η υστέρηση της «εσωτερικής αγοράς» και η συρρίκνωση της ιδιωτικής και δημόσιας κατανάλωσης ακολουθούν για να συμπληρώσουν την πιο απαισιόδοξη «οικονομική» εικόνα της χώρας κατά την τελευταία 35ετία.

Εξέλιξη γενικού επιπέδου τιμών: αποτελεί ένδειξη τόσο της αγοραστικής δύναμης του εγχώριου νομίσματος όσο και (έμμεσα) του τρέχοντος επιπέδου ανάπτυξης σε σχέση με τις παραγωγικές δυνατότητες της οικονομίας (βαθμός υπερθέρμανσης) αλλά και του επιπέδου της ζήτησης στην οικονομία.

Διάγραμμα 4-9 Μεταβολή Γενικού Επιπέδου Τιμών Καταναλωτή 1996-2010



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

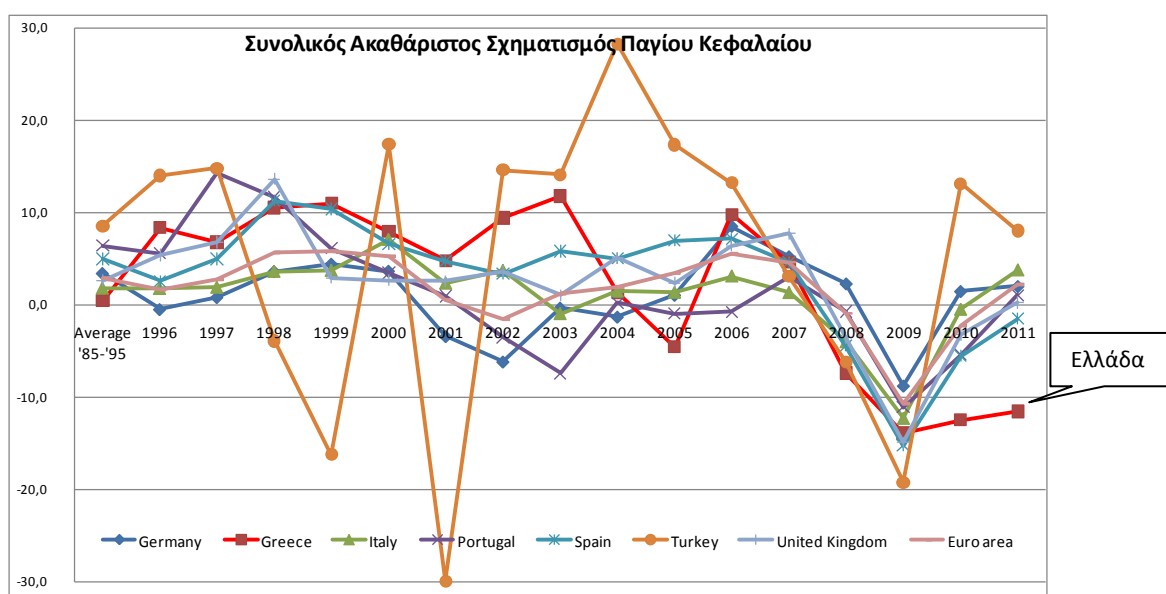
Από το διάγραμμα που προηγείται, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η οικονομική κρίση είχε σε γενικότερο επίπεδο και κυρίως στις χώρες της ευρωζώνης αρνητικές επιδράσεις στον πληθωρισμό (λόγω μειωμένης ζήτησης και παραγωγής που διαχύθηκε γρήγορα στην οικονομία) με αποτέλεσμα τη ραγδαία μείωση της αύξησης του γενικού επιπέδου τιμών στις περισσότερες χώρες που επλήγησαν από την οικονομική ανασχεση (εξαιρείται πάντα η Ιαπωνική οικονομία η οποία λειτουργεί σε μακροχρόνια αποπληθωριστικές συνθήκες ενώ στην κορύφωση της

κρίσης μόνο οι ΗΠΑ και η Ελβετία βρέθηκαν σε κατάσταση πρόσκαιρου και οριακού ποσοστιαία αποπληθωρισμού). Ο ρυθμός μεταβολής του επιπέδου τιμών καταναλωτή ανακάμπτει έντονα όσο οι προσδοκίες για οικονομική ανάκαμψη παγιώνονται (σε πολλές περιπτώσεις προηγείται της επανάκαμψης της ζήτησης). Σε ότι αφορά την Ελλάδα, ο κίνδυνος αποπληθωρισμού δεν είναι ορατός, αφού οι χρόνιες αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας συντηρούν το υψηλό επίπεδο πληθωρισμού, δημιουργώντας μάλιστα ένα εκρηκτικό μίγμα στασιμοπληθωρισμού σε καθεστώς ύφεσης, την οποία και αναμένεται να επιτείνει.

Επενδύσεις σε πάγιο κεφάλαιο: Αποτελεί δείκτη ελέγχου των επενδυτικών τάσεων στην οικονομία και ειδικότερα στην παραγωγή, σε συνάρτηση με την πολιτική αποθεμάτων που έμπρακτα ακολουθείται στην οικονομία (δημιουργία ή ανάλωση αποθεμάτων). Κοινό χαρακτηριστικό των ανεπτυγμένων οικονομιών είναι η από-επένδυση σε πάγιο κεφάλαιο και η ανάλωση των υπαρχόντων αποθεμάτων, εξέλιξη που τροφοδοτεί την πρόβλεψη ότι οι συνθήκες της αγοράς δεν αναμένεται να βελτιωθούν. Η παρατηρούμενη από-επένδυση συνιστά ουσιαστική ένδειξη απώλειας επιχειρηματικής εμπιστοσύνης και προεξόφλησης από την αγορά ότι η ανάκαμψη θα καθυστερήσει σημαντικά.

Η τάση βέβαια ανακόπτεται για όλες τις χώρες της ευρωζώνης – πλην Ελλάδας – κατά την περίοδο που ακολουθεί την ύφεση, ενώ η αβεβαιότητα για την ελληνική οικονομία επιτείνεται από την απουσία αναπτυξιακής προοπτικής εν μέσω των λοιπών απογοητευτικών στοιχείων (κατανάλωση, πληθωρισμός, επιτόκια, κλπ).

Διάγραμμα 4-10 Συνολικός Ακαθάριστος Σχηματισμός Παγίου Κεφαλαίου



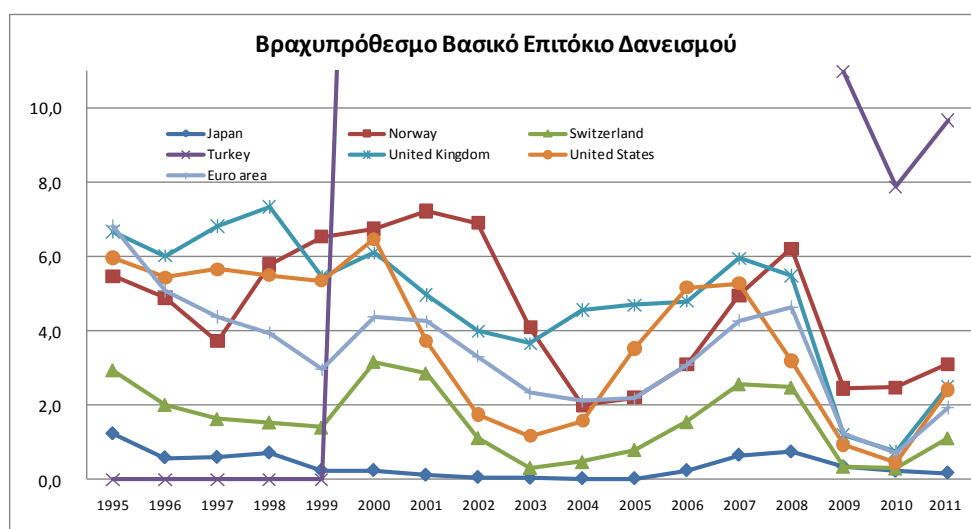
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Επιτόκια: Τα επιτόκια που επικρατούν στις ανεπτυγμένες οικονομίες της υψηλίου αποτελούν μεταβλητή σπουδαίας σημασίας διότι εκτός των άλλων αντανακλούν:

- Το κόστος δανεισμού κεφαλαίων και επομένως το ύψος του αντικινήτρου για τη διενέργεια επενδύσεων στον πραγματικό τομέα της οικονομίας. Επιπλέον επειδή οι επιχειρήσεις σταθμίζουν τις επενδυτικές τους αποφάσεις με βάση τα ισχύοντα προεξοφλητικά επιτόκια, αλλά και επιπλέον επειδή η τοκοφορία αποτελεί εναλλακτική τοποθέτηση κεφαλαίων, συνάγεται στο συμπέρασμα ότι υψηλά επίπεδα επιτοκίων είναι ουσιαστικά ασύμβατα με έντονη επενδυτική δραστηριότητα στον πραγματικό τομέα της οικονομίας.
- Τη νομισματική πολιτική των κεντρικών τραπεζών και το εύρος της αντιπληθωριστικής και αναπτυξιακής πολιτικής που ακολουθείται.

Επιπλέον, η διάκριση μεταξύ βραχυχρόνιου και μακροχρόνιου ορίζοντα, διευκολύνει τη διάγνωση των προβλέψεων / προσδοκιών για το μέλλον της οικονομίας της κάθε εξεταζόμενης χώρας, τις προβλέψεις για τις μελλοντικές πληθωριστικές τάσεις αλλά και την τάση του αξιόχρεου (κινδύνου μη αποπληρωμής) συνολικά στην οικονομία.

Διάγραμμα 4-11 Βραχυχρόνιο Βασικό Επιτόκιο Δανεισμού (ετήσιο)



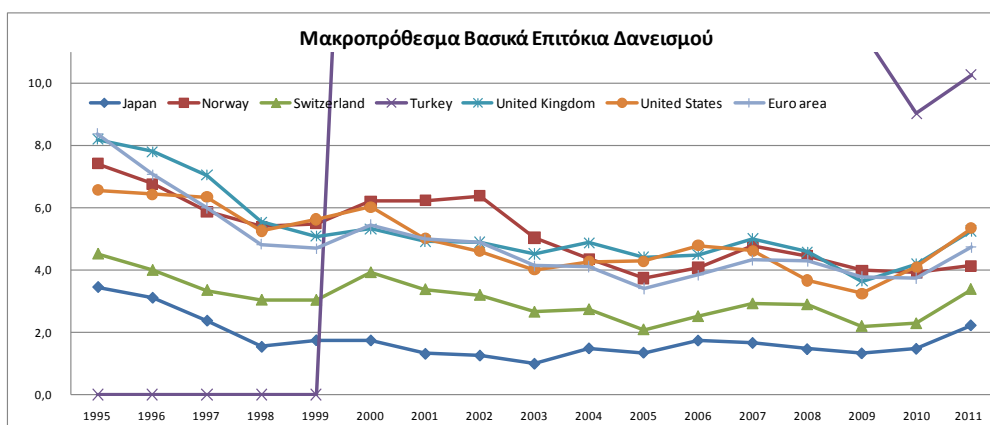
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Από το διάγραμμα προκύπτει ότι τα χαμηλότερα βασικά επιτόκια επικρατούν στην Ιαπωνική οικονομία (λόγω παροχής κινήτρων από την κεντρική τράπεζα για αναθέρμανση της οικονομίας και καταπολέμησης του αποπληθωρισμού και της χαμηλής ζήτησης) ενώ τα υψηλότερα ισχύουν σε χώρες όπως Νορβηγία, Κορέα, Νέα Ζηλανδία κ.α., που δεν έχουν πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση λόγω της

αφθονίας πρώτων υλών (Νορβηγία) ή της δυνατής εσωτερικής ζήτησης (π.χ. Ν. Ζηλανδία).

Η ευρωζώνη, οι ΗΠΑ, η Ελβετία και η Βρετανία αποτελούν παραδείγματα χωρών που αναπροσάρμοσαν γρήγορα τα επιτόκια σε χαμηλότερα επίπεδα προκειμένου να μετριαστούν οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην πραγματική οικονομία. Παρόμοια εικόνα δίνουν και τα μακροχρόνια επιτόκια δανεισμού με τη διαφορά ότι σε αυτά τιμολογείται εκτός από το ρίσκο της χρηματοδότησης λόγω του επιμηκυμένου χρονικού ορίζοντα αποπληρωμής και η δυνητική απόδοση από εναλλακτικές χρήσεις του κεφαλαίου, όσο και το επίπεδο πληθωρισμού. Προκύπτει ότι οικονομίες με διατηρήσιμη αναπτυξιακή δυναμική, καινοτομία, υψηλό επίπεδο διαβίωσης και ανεπτυγμένη βιομηχανία και επάρκεια φυσικών πόρων αντιμετωπίζουν υψηλότερα μακροπρόθεσμα επιτόκια δανεισμού λόγω των μεγαλύτερων δυνατοτήτων εναλλακτικής τοποθέτησης των κεφαλαίων για την επίτευξη μεγαλύτερων αποδόσεων.

Διάγραμμα 4-12 Μακροχρόνιο Βασικό Επιτόκιο Δανεισμού (ετήσιο)



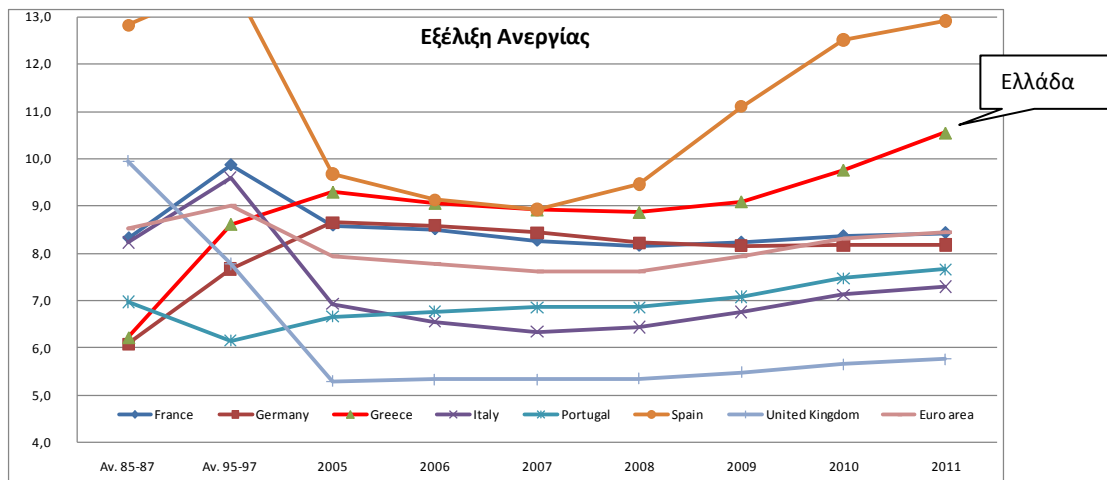
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, ακολουθώντας την πολιτική της ΕΚΤ, τυπικά διατηρεί χαμηλά επιτόκια, αλλά ουσιαστικά αυτά αναπροσαρμόζονται σε μεγαλύτερα μεγέθη κυρίως λόγω της απουσίας ρευστότητας στην αγορά, τον μεγάλο κίνδυνο αποπληρωμής των δανείων από τις ελληνικές επιχειρήσεις λόγω μειωμένης δραστηριότητας, από την αδυναμία του εγχώριου τραπεζικού συστήματος να διακρατήσει τις ιδιωτικές καταθέσεις, και φυσικά από την ενσωμάτωση του «κινδύνου χώρας» και την διακράτηση σημαντικού μεριδίου του ελληνικού χρέους. Όλοι αυτοί οι μη εξαντλητικοί λόγοι, συνθέτουν ένα ιδιαίτερα «εχθρικό» επιχειρηματικό περιβάλλον, το οποίο δυσχεραίνει ιδιαίτερα την λειτουργία κλάδων που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την πιστοληπτική τους ικανότητα και την διατήρηση επαρκούς ορίου ρευστότητας, όπως η Ακτοπλοΐα. Η πολιτική επί των

επιτοκίων που αναμένεται να ακολουθηθεί στο άμεσο μέλλον φαίνεται να είναι η πολιτική των επιτοκίων «a la cart», όπου το κόστος κεφαλαίου θα διαμορφώνεται ανάλογα με τα ατομικά χαρακτηριστικά κάθε επιχειρηματία σε επιλεγμένους κλάδους.

Ποσοστό ανεργίας: Η οικονομική κρίση, με τις δυσμενείς συνέπειες στην κατανάλωση, στην παραγωγή, στο εισόδημα αλλά πολύ περισσότερο στις επιχειρηματικές προσδοκίες και στην καταναλωτική εμπιστοσύνη, επέφερε άμεσα σημαντικά αρνητικές επιπτώσεις στην ανεργία. Οι ανελαστικές προβλέψεις των επιχειρήσεων για τα μελλοντικά επίπεδα ζήτησης οδήγησαν τα ποσοστά ανεργίας σε σημαντική αύξηση ιδιαίτερα από το 2007 και έπειτα. Ακόμη και χώρες με παραδοσιακά χαμηλή ανεργία (Κορέα, Νορβηγία, Ελβετία, Νέα Ζηλανδία, Αυστραλία κ.α.) είδαν τα ποσοστά ανεργίας να ανέρχονται σε επίπεδα άνω του 4%-5%. Επιπλέον, οι χώρες που επλήγησαν περισσότερο από την κρίση (Ευρωζώνη, ΗΠΑ, Βρετανία, Ιαπωνία και Τουρκία που παραδοσιακά πάσχει από πολύ υψηλή ανεργία) είδαν τα ποσοστά ανεργίας τους να ανέρχονται σε επίπεδα υψηλότερα του 6%-8%. Παρά τη σχετική σταθεροποίηση που ξεκίνησε από το 2010, η ανεργία θα διορθωθεί σε περισσότερο ανεκτά επίπεδα με σχετική χρονική μετατόπιση (σε σχέση με την οικονομική ανάκαμψη) επαρκή για την αποκατάσταση του αισθήματος εμπιστοσύνης και αισιοδοξίας στην οικονομία. Σε ότι αφορά την Ελλάδα, τα ποσοστά ανεργίας αυξάνονται με ανησυχητικό ρυθμό, αφού κατέχει τη δεύτερη όπως παρατηρείται από το Διάγραμμα 4.13. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι ο Επίτροπος για θέματα απασχόλησης, κοινωνικών υποθέσεων και ένταξης, κ. Λάσλο Άντορ σημειώνει τον Σεπτέμβριο του 2010 ότι το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15 - 29 ετών στην Ελλάδα ανέρχεται στο 30,8%, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος δεν ξεπερνά το 19,8%, ενώ στην ίδια δήλωση προέβλεψε περαιτέρω επιδείνωση του ελληνικού δείκτη ανεργίας, παράλληλα με την αδυναμία περιορισμού του φαινομένου της μακροχρόνιας ανεργίας.

Διάγραμμα 4-13 Ποσοστό Ανεργίας



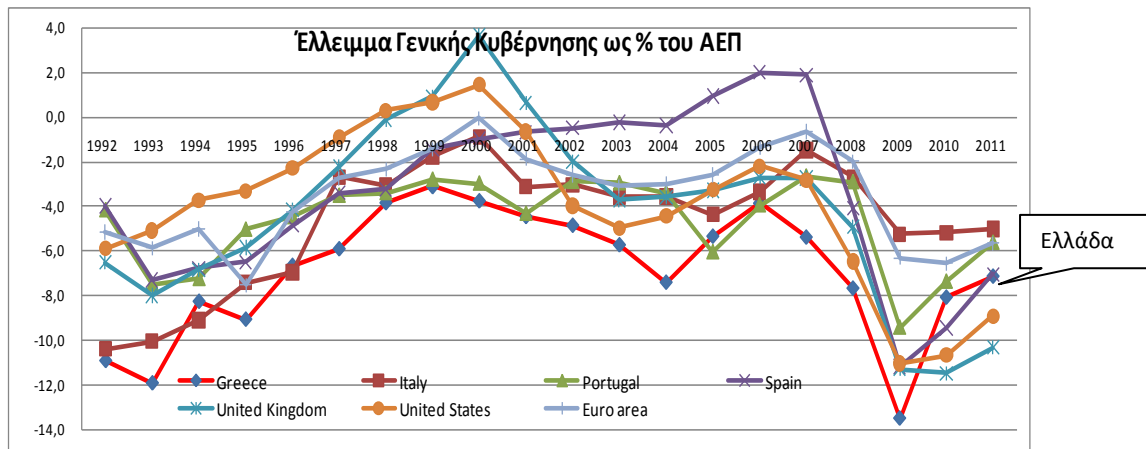
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Ισοζύγιο Κρατικού Προϋπολογισμού/Δημόσια Κατανάλωση: Το ισοζύγιο του προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης αποτελεί ένα από τα κλασικά μέτρα της δημοσιονομικής πολιτικής και χρησιμεύει μέσω των δημοσίων δαπανών, της κρατικής κατανάλωσης και της ανάληψης προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων αλλά και από την πλευρά της άμεσης και έμμεσης φορολόγησης, στην τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας παράγοντας πολλαπλασιαστικό εισόδημα ή – αναλόγως των συνθηκών - τη συμπίεση της αναπτυξιακής δυναμικής μιας οικονομίας σε περιπτώσεις έντονων πληθωριστικών πιέσεων.

Οι πολιτικές μόχλευσης των δημοσίων δαπανών για την τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας που ακολουθήθηκαν όχι μόνο στις χώρες που επλήγησαν από την κρίση αλλά και σε άλλες (προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνισή της, τόνωσαν την εσωτερική ζήτηση) μέσα από πακέτα παροχής κινήτρων οδήγησε στην υπέρμετρη χρησιμοποίηση του δημοσιονομικού ελλείμματος για την εκπλήρωση στόχων οικονομικής πολιτικής.

Το αποτέλεσμα είναι φυσικά η εκτίναξη των δημοσιονομικών ελλειμμάτων, και μάλιστα, σε μια περίοδο στενότητας των κεφαλαιαγορών, μειωμένης εμπιστοσύνης, χαμηλής ρευστότητας και απουσίας επενδυτικών κινήτρων. Η παροχή οικονομικών πακέτων υποστήριξης της οικονομίας από τα κράτη απέτυχε σε αρκετά μεγάλο βαθμό να αποκαταστήσει την ομαλή λειτουργία των αγορών, ωστόσο μέχρι στιγμής υπήρξε πολύ επιτυχημένη στην ανακοπή της δυναμικής της κρίσης, κάτι που μπορεί στο μέλλον να αποδειχθεί εξίσου σπουδαίο.

Διάγραμμα 4-14 Έλλειμμα Γενικής Κυβέρνησης 1992-2009

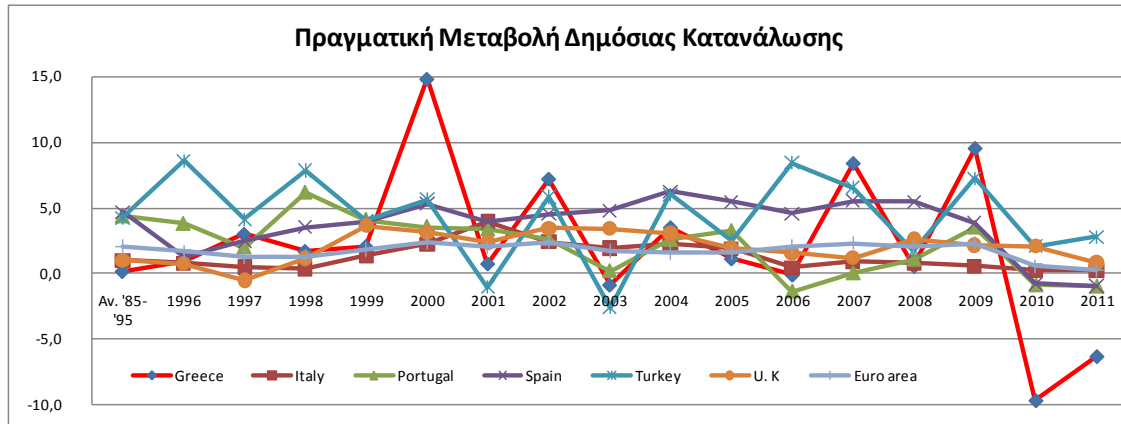


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Είναι προφανές ότι η χώρα μας κινήθηκε για πολλά χρόνια σε καθεστώς υπερβολικών ελλειμμάτων σε σχέση με τις λοιπές χώρες της ευρωζώνης τουλάχιστον, με αποτέλεσμα η περίοδος κρίσης να οδηγήσει σε πλήρη εκτροχιασμό.

Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η ανάλυση για τη δημόσια κατανάλωση. Όπως φαίνεται από το ακόλουθο διάγραμμα, η μεταβολή της δημόσιας κατανάλωσης ανά έτος κυμάνθηκε σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα 2%-5% ενώ αν εξαιρεθούν οι Τουρκία και Ελλάδα (για διαφορετικούς λόγους η καθεμία) παρατηρούμε ότι οι εξελίξεις είναι ομοιόμορφες στο δείγμα. Σε συνδυασμό με τα πακέτα διάσωσης που χρησιμοποιήθηκαν ευρέως στα πρώτα στάδια της χρηματοπιστωτικής κρίσης, η αύξηση της δημόσιας κατανάλωσης εξακολουθεί να στοχεύει ακριβώς στα ίδια προβλήματα που στόχευαν και τα πακέτα στήριξης. Μοναδική εξαίρεση είναι η Ελλάδα που περνά μια φάση βίαιης δημοσιονομικής προσαρμογής (αναμενόμενη μείωση 9,7% το 2010) ενώ και οι υπόλοιπες οικονομίες, φοβούμενες το ξέσπασμα κρίσης χρέους, αρχίζουν να περιορίζουν τόσο τα δημοσιονομικά ελλείμματα όσο και το ρυθμό αύξησης των δημόσιων δαπανών.

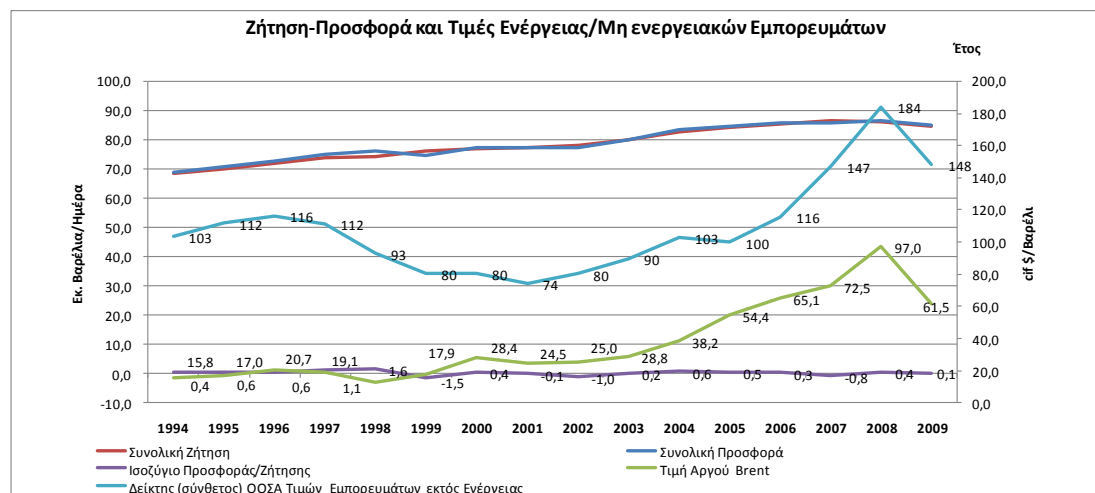
Διάγραμμα 4-15 Ποσοστιαία Μεταβολή Πραγματικής Δημόσιας Κατανάλωσης 1996-2010



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Τιμές εμπορευμάτων και Πετρελαίου: Βασικός ρυθμιστικός μηχανισμός των διεθνών οικονομικών εξελίξεων είναι οι διεθνείς αγορές εμπορευμάτων, καθώς αποτυπώνουν τις προσδοκίες για τις μελλοντικές τιμές όσο και τη γενικότερη οικονομική κατάσταση σύμφωνα με τις προβλέψεις των συμμετεχόντων στην αγορά. Επιπλέον, για λόγους που σχετίζονται με επιχειρήματα arbitrage (σε συνδυασμό με την ολοένα και αυξανόμενη χρήση συμβολαίων προθεσμιακής εκπλήρωσης –και δικαιωμάτων-) οι τρέχουσες (spot) τιμές που διαμορφώνονται στις αγορές για εμπορεύματα (commodities) επηρεάζονται σημαντικά από τις εξελίξεις στις προθεσμιακές αγορές. Στην παρούσα ενότητα εξετάζουμε τόσο τις εξελίξεις στις αγορές εμπορευμάτων (ενεργειακών και μη) όσο και στην αγορά πετρελαίου που έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία για την Ελληνική ακτοπλοΐα.

Διάγραμμα 4-16 Ισοζύγιο ζήτησης/προσφοράς πετρελαίου και τιμές ενέργειας/μη ενεργειακών εμπορευμάτων



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΟΟΣΑ, 2010

Το διάγραμμα που προηγείται, βασίζεται σε στοιχεία του ΟΟΣΑ και αποτυπώνει το ισοζύγιο προσφοράς ζήτησης πετρελαίου, τις τιμές αργού πετρελαίου τύπου Brent και την εξέλιξη του επιπέδου τιμών ενός επιλεγμένου υποσυνόλου εμπορευμάτων (commodities). Όπως προκύπτει από το διάγραμμα, το ισοζύγιο προσφοράς ζήτησης στην αγορά αργού πετρελαίου είναι σχετικά ισοσκελισμένο με την προσφορά να ακολουθεί στενά την εξέλιξη της ζήτησης σαν αποτέλεσμα της συντονισμένης εμπορικής πολιτικής εκ μέρους των πετρελαιοπαραγωγών κρατών. Μέχρι και το 2008, έτος κορύφωσης της οικονομικής κρίσης που πλήττει τις ανεπτυγμένες οικονομίες, οι τιμές πετρελαίου σημείωσαν σημαντική άνοδο (240% περίπου στην οκταετία 2000-2008 και 48% στη διετία 2006-2008). Από το 2008 και έπειτα, οι τιμές αποκλιμακώθηκαν σαν αποτέλεσμα της κάμψης της ζήτησης για αργό από τις παραγωγικές οικονομίες που επήλθε σαν απόρροια της οικονομικής κρίσης και της εκτεταμένης διόρθωσης στην οποία υποβλήθηκαν οι αγορές. Η ίδια ακριβώς εξέλιξη φαίνεται να ισχύει και για τα εμπορεύματα γενικότερα (σταθμισμένος δείκτης τιμών εμπορευμάτων ΟΟΣΑ) γεγονός που αποκαλύπτει τις σημαντικές επιπτώσεις της κρίσης στη διαδικασία διαμόρφωσης τιμών.

Επιπλέον, λόγω του γεγονότος ότι οι αγορές πετρελαίου ρυθμίζονται ως προς το σκέλος της προσφοράς από την πολιτική των πετρελαιοπαραγωγών κρατών γεγονός που σημαίνει ότι σε πρώτη ανάκαμψη της ζήτησης, οι τιμές πολύ γρήγορα θα συγχρονιστούν καθώς οι πετρελαιοπαραγωγοί προσαρμόζουν την τιμολογιακή τους πολιτική με τα δεδομένα της αγοράς.

4.3.2 Ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας στις νησιωτικές περιοχές

Από τα 3.053 περίπου νησιά, νησίδες και βραχονησίδες σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΠΕΚΑ που περιβάλλουν την ελληνική χερσόνησο, σήμερα κατοικούνται τα 112. Από αυτά, τα 81 νησιά έχουν διοικητική αυτοτέλεια και αποτελούν έδρα ενός τουλάχιστον ΟΤΑ. Περίπου το 13% του πληθυσμού της χώρας κατοικεί στα νησιά που καλύπτουν το 19% του εδάφους της. Στο Αιγαίο Πέλαγος, υπάρχουν νησιά όλων των κατηγοριών: στο Νότιο η Κρήτη –που συγκαταλέγεται στα πολύ μεγάλα νησιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης μαζί με τη Σαρδηνία, τη Σικελία και την Κορσική- αποτελεί τμήμα των νοτίων συνόρων με την Αφρική. Στο Δυτικό Αιγαίο, σε σχετικά μικρή απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα, υπάρχουν πολυάριθμα νησιά που ανήκουν διοικητικά σε νομούς της ηπειρωτικής χώρας (Νησιά Αργοσαρωνικού, Β. Σποράδες, Εύβοια). Το υπόλοιπο Αιγαίο, ανάμεσα στην Ελλάδα και την Τουρκία, είναι κατάσπαρτο από νησιά μικρού και μεσαίου μεγέθους, που διοικητικά ανήκουν σε 5 νομούς και 2 περιφέρειες αποκλειστικά νησιώτικες, αν εξαιρέσει κανείς τη Θάσο και τη Σαμοθράκη. Στο Ιόνιο Πέλαγος, και σε μικρή σχετικά απόσταση από τις δυτικές

ακτές της Ελλάδας, υπάρχουν 5 νησιά μεσαίου μεγέθους και αρκετά μικρότερα, που ανήκουν στην Περιφέρεια Ιονίων Νησιών.

Εξετάζοντας τις τάσεις των βασικών οικονομικών (Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν, κατά κεφαλήν ΑΕΠ, ανεργία) και δημογραφικών μεγεθών των νησιωτικών περιφερειών σε σχέση με τις άλλες περιφέρειες της χώρας, αλλά και με ότι συμβαίνει στις νησιωτικές περιφέρειες των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, τα εξαχθέντα συμπεράσματα παρουσιάζουν σημαντική διαφοροποίηση. Επίσης, στα πλαίσια της παρούσας ενότητας εξετάζεται η εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας στις υπό μελέτη περιοχές ως δείκτης για την οικονομική ανάπτυξή τους, αλλά και ως παράγοντα διαμόρφωσης της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές (δημιουργία κατοικιών (νέων, παραθεριστικών και μη) & ανάπτυξη εμπορίου και υπηρεσιών στη νησιωτική χώρα).

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου φαίνεται να παρουσιάζει μια δυναμική εξέλιξη μετά τη δεκαετία του 1970, αναστρέφοντας τη φθίνουσα τάση σε ότι αφορά στα οικονομικά και τα δημογραφικά μεγέθη, που είχαν καταγραφεί μέχρι τότε. Το Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν (ΑΠΠ) της Περιφέρειας παρά την ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση που παρουσίασε τις δύο προηγούμενες δεκαετίες και ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1980, συνεχίζει να αυξάνεται αλλά με μειωμένους ρυθμούς. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. κατά την περίοδο 2000 – 2008, η μέση ετήσια αύξηση διαμορφώθηκε σε 6,5%. Ωστόσο, η μεταβολή του ΑΕΠ κατά το 2008 σε σχέση με το προηγούμενο έτος (2007) διαμορφώθηκε σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (4,5%) σε σύγκριση με τη μέση ετήσια αύξηση της περιόδου 2000 -2008 και μάλιστα μειωμένη κατά 35% σε σχέση με το ρυθμό αύξησης της αντίστοιχης χρονικής περιόδου (2007/2006). Παράλληλα, το μερίδιό της Περιφέρειας στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) ήταν της τάξης του 2,7% κατά το έτος 2008, μειωμένο σε σχέση με το προηγούμενο έτος (3,17%). Το κατά κεφαλή ΑΕΠ διαμορφώθηκε στα €20.986 οριακά υψηλότερα από τον εθνικό μέσο όρο. Σημαντική επιδείνωση δείχνουν οι δείκτες ανεργίας της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, το 2009, το ποσοστό ανεργίας στην Π.Ν.Α. διαμορφώθηκε σε 12,1% αρκετά υψηλότερα σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και με τον εθνικό μέσο όρο (9,4%). Το αντίστοιχο ποσοστό ανεργίας κατά τα πρώτο τρίμηνο του 2010 διαμορφώθηκε σε 18,9%, αυξημένο κατά 11% σε σχέση με το ποσοστό ανεργίας κατά το Α Τρίμηνο του 2009. Αναφορικά με την ανεργία θα πρέπει να τονιστεί η έντονη εποχικότητα καθώς το ποσοστό κατά τους χειμερινούς μήνες φτάνει ακόμα και στο 19%, ενώ αντίθετα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, το ποσοστό μειώνεται πολύ, φτάνοντας στο 6-7%. Τέλος, η οικοδομική δραστηριότητα στην Περιφέρεια

Νοτίου Αιγαίου (τόσο στο σύνολό της, όσο και σε αριθμό νέων αδειών) κατά την περίοδο 2001-2009 παρουσιάζει μέση ετήσια μεταβολή αρνητική (-0,25%), με το 2009 να παρουσιάζει μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος τόσο στο σύνολο της οικοδομικής δραστηριότητας, όσο και στον αριθμό των νέων αδειών κατά 15,45% και 21,68% αντιστοίχως.

Η εξέλιξη του πληθυσμού παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τα τελευταία χρόνια καθώς σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2001), ο πληθυσμός παρουσίασε αύξηση της τάξης του 17,56% κατά τη δεκαετία 1991-2001, σημαντικά μεγαλύτερη από το Μέσο Όρο της χώρας που η αύξηση κυμάνθηκε στο 6,86%. Από τον πληθυσμό της Περιφέρειας που έφτασε το 2001 στις 302.686 ανθρώπους, το 51,89% ήταν ανδρικός πληθυσμός ενώ το 48,11% γυναικείος. Τέλος, αρκετό ενδιαφέρον παρουσιάζει το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού, που θεωρούνται οι ηλικίες 15-64, το οποίο έφτασε το 69% του πληθυσμού της Περιφέρειας.

Η Περιφέρεια Β. Αιγαίου παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση του ΑΕΠ 7,2% (περίοδος 2000 – 2008) και αποτελεί μόλις το 1,35% (κατά μέσο όρο) του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Το κατά κεφαλή ΑΕΠ βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από το Μ.Ο. της χώρας καθώς κατά το έτος 2007 διαμορφώθηκε σε € 14.518. Η ανεργία βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα, καθώς κατά το έτος 2009 έφτασε στο 6,03%. Αναφορικά με την οικοδομική δραστηριότητα στην υπό μελέτη περιφέρεια, η μέση ετήσια μεταβολή κατά την περίοδο 2001-2009 διαμορφώνεται σε -5,01% στο σύνολο των αδειών και σε -3,34% στο σύνολο των νέων αδειών. Οι συγκεκριμένες μεταβολές βρίσκονται σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα από τις αντίστοιχες μεταβολές στο σύνολο της χώρας, όπου αφενός μεν παρουσιάζεται μέση ετήσια μείωση της τάξεως του 2,95% στο σύνολο της οικοδομικής δραστηριότητας, αφετέρου δε παρουσιάζεται μέση ετήσια αύξηση στον αριθμό των νέων αδειών ίση με 0,5%. Ωστόσο, η μεταβολή του πληθυσμού παρουσιάζεται με μειωμένους ρυθμούς αύξησης σε σχέση με τον εθνικό μέσο όρο, αλλά και σε σχέση με τις υπόλοιπες νησιωτικές περιοχές, των οποίων η εξέλιξη του πληθυσμού είναι ενδεικτική της ταχύτερης ανάπτυξης που παρουσιάζουν σε σύγκριση με τη συγκεκριμένη Περιφέρεια. Το ποσοστό του αντρικού πληθυσμού της Περιφέρειας έφτασε το 2001 στο 51,57%, ο γυναικείος πληθυσμός στο 48,43%, ενώ ο παραγωγικός πληθυσμός στο 64%, χαμηλότερα από τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Περιφέρειες.

Η Περιφέρεια Κρήτης παρουσιάζει μια αρκετά καλή εικόνα στους περισσότερους τομείς. Το ΑΠΠ κατά την περίοδο 2000-2008 παρουσίασε αύξηση της τάξης του 6,9%, ενώ το μερίδιό της Περιφέρειας στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) ήταν

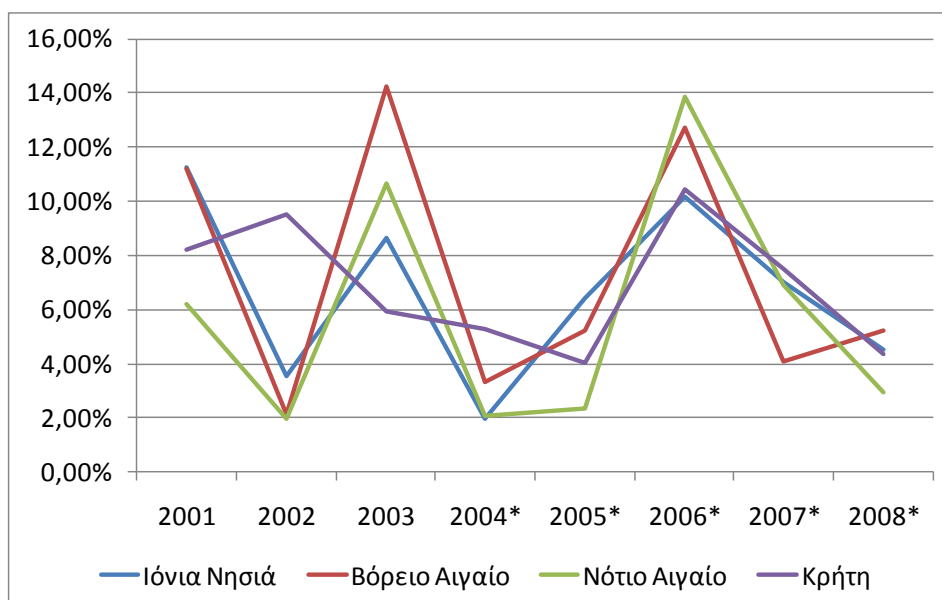
της τάξης του 5,04% κατά μέσο για την ίδια χρονική περίοδο. Το κατά κεφαλή ΑΕΠ, αν και παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 6% κατά την τετραετία 2004-2007, φτάνοντας το 2007 στα €18.252, βρίσκεται χαμηλότερα από τον εθνικό μέσο όρο την αντίστοιχη χρονιά (€20.231). Αναφορικά με την ανεργία στην Περιφέρεια Κρήτης διαμορφώνεται σε χαμηλότερα επίπεδα από τον αντίστοιχο εθνικό μέσο όσο (Το 2009 ο δείκτης περιφερειακής ανεργίας ισούται με 8,85% έναντι 9,45% σε εθνικό επίπεδο). Ωστόσο, η τάση εξέλιξης της ανεργίας είναι θετική (βλ. ακόλουθο Διάγραμμα). Στην Περιφέρεια Κρήτης, η μέση μεταβολή της οικοδομικής δραστηριότητας (σύνολο αδειών) για την περίοδο 2001-2009 παρουσιάζεται οριακά αρνητική (-0,04%). Ωστόσο, κατά το έτος 2009 σημειώθηκε μείωση σε σχέση με το 2008 της τάξεως του 17,05% όσον αφορά το σύνολο των αδειών και κατά 22,04% στην κατηγορία των νέων αδειών. Ο πληθυσμός της Περιφέρειας της Κρήτης παρουσίασε σημαντική αύξηση κατά τη δεκαετία 1991-2001 που έφτασε το 11,31%, ενώ το 50,64% του πληθυσμού ήταν ανδρικός και το 49,36% γυναικείος. Τέλος, το ποσοστό του παραγωγικού πληθυσμού της Περιφέρειας είναι αρκετά υψηλό (67%), αν αναλογιστεί κανείς και το ότι η συγκεκριμένη Περιφέρεια έχει και τον υψηλότερο πληθυσμό από όλες τις εξεταζόμενες περιοχές.

Στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση κατά την περίοδο 2000- 2008 ίση με 6,6%. Ωστόσο κατά τα τελευταία δύο έτη (2007 & 2008) η ετήσια αύξηση του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος βαίνει μειούμενη (από 10,18% το 2006, σε 7,00% το 2007 και σε 4,51% το 2008). Παράλληλα, το ΑΠΠ καλύπτει μόλις το 1,7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας κατά μέσο όρο για την υπό εξέταση περίοδο (2000 -2008), ενώ το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Περιφέρειας, βρίσκεται χαμηλότερα από το αντίστοιχο της χώρας (€16.124, 2007). Η ανεργία κυμαίνεται σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά του Μ.Ο. της χώρας, φτάνοντας κατά το έτος 2009 στο 9,9 %. Ο δείκτης οικοδομικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων δείχνει ιδιαίτερα επιβαρυνμένος, αφού η μέση μεταβολή κατά την περίοδο 2001 – 2009 τόσο στον αριθμό του συνόλου των αδειών, όσο και στις νέες άδειες, παρουσιάζεται αρνητική (-4% στο σύνολο των αδειών & -3,23% για τις νέες άδειες) και αρκετά δυσχερέστερη των αντίστοιχων τιμών σε εθνικό επίπεδο. Ο πληθυσμός της Περιφέρειας παρουσίασε αύξηση της τάξης του 9,94% κατά τη δεκαετία 1991-2001 με το 49,86% του πληθυσμού της Περιφέρειας κατά το 2001 να είναι αντρικός και το 50,15% γυναίκες. Ο παραγωγικός πληθυσμός βρίσκεται χαμηλότερα, σύμφωνα με στοιχεία του 2001, από τις δύο προηγούμενες Περιφέρειες φτάνοντας στο 65% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας.

Τα παράκτια τέλος νησιά μπορούν να ομαδοποιηθούν γεωγραφικά σε τρεις ενότητες : α) τα νησιά του Αργοσαρωνικού (Σαλαμίνα, Αίγινα, Πόρος, Ύδρα, Σπέτσες), που μαζί με Κύθηρα – Αντικύθηρα ανήκουν στην Περιφέρεια Αττικής, β) τις Β. Σποράδες (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος, Σκύρος), που ανήκουν στους νομούς Μαγνησίας και Ευβοίας και γ) τα νησιά του Β. Αιγαίου (Θάσος, Σαμοθράκη), που ανήκουν στην Περιφέρεια Αν. Μακεδονίας και Θράκης. Η εξέλιξη του πληθυσμού στο σύνολο των νησιών παρουσιάζεται θετική τις τελευταίες δεκαετίες, κυρίως εξ αιτίας του πληθυσμιακού βάρους της Σαλαμίνας και της Αίγινας, που ουσιαστικά λειτουργούν ως προάστια της πρωτεύουσας, και σε μικρότερο βαθμό των τουριστικών νησιών (Θάσος, Σκιάθος, Σκόπελος). Σημειώνεται ότι δεν υφίστανται στοιχεία για την εξέλιξη του ΑΠΠ στις εν λόγω νησιωτικές περιοχές, καθώς η ΕΛ.ΣΤΑΤ δημοσιεύει στοιχεία μόνον σε επίπεδο Νομού.

Στα ακόλουθα Διαγράμματα παρουσιάζεται η εξέλιξη του ΑΠΠ (ρυθμός μεταβολής) στις υπό ανάλυση νησιωτικές περιοχές (όπου αυτό καθίσταται δυνατό βάσει των δημοσιευμένων στοιχείων σε επίπεδο νομού) για την περίοδο 2001 – 2008, η εξέλιξη της ανεργίας για την περίοδο 2001-2009, καθώς επίσης η εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής της οικοδομικής δραστηριότητας (σύνολο αδειών, νέες άδειες) για την περίοδο 2001-2009, όπως αυτές έχουν αναλυθεί παραπάνω.

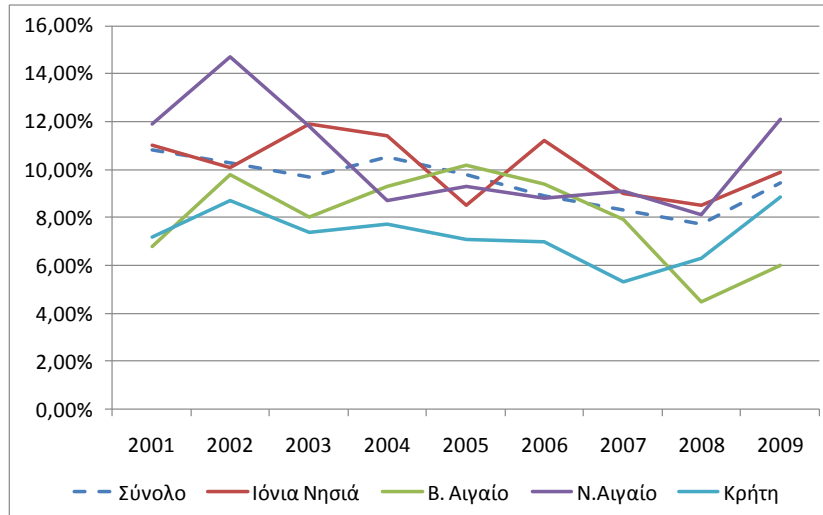
Διάγραμμα 4-17 Ρυθμός Μεταβολής Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος στις νησιωτικές περιοχές (2001-2008)



* Τα στοιχεία είναι προσωρινά

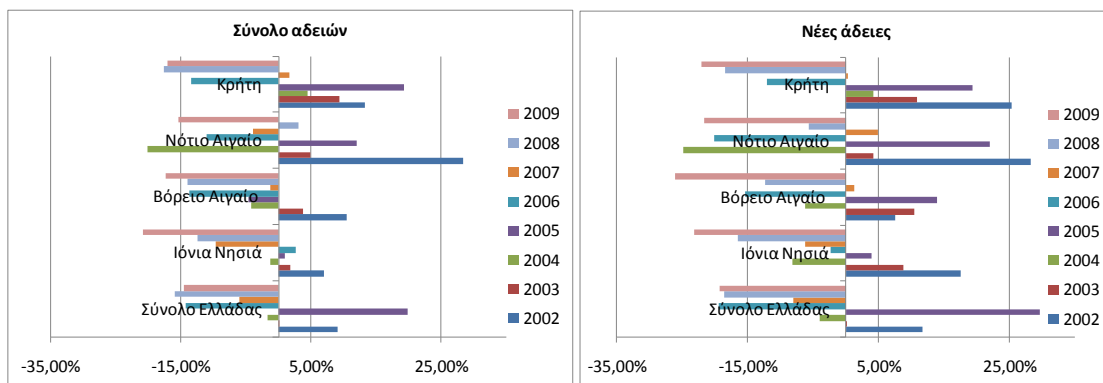
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Διάγραμμα 4-18 Εξέλιξη % Ανεργίας στις νησιωτικές περιοχές & στην Ελλάδα (2001 – 2009)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ & EUROSTAT (2010)

Διάγραμμα 4-19 Ρυθμός μεταβολής οικοδομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και στις νησιωτικές περιοχές



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Η παραπάνω περιγραφή που στηρίχθηκε σε ορισμένα πολύ βασικά οικονομικά και δημογραφικά μεγέθη σε περιφερειακό επίπεδο, δείχνει την περιορισμένη δυναμική των υπό εξέταση περιοχών και των προοπτικών ανάπτυξής τους στο άμεσο μέλλον. Παράλληλα, η ανάλυση σε μικρότερη κλίμακα (επίπεδο Περιφέρειας, Νομού και νησιού, όπου αυτό είναι εφικτό), αλλά και σε μεγαλύτερο βάθος, με την παράθεση και των άλλων ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων, αποκαλύπτουν μια κατάσταση περισσότερο πολύπλοκη αναφορικά με τις ανισότητες μεταξύ περιοχών, τις καθυστερήσεις που σημειώνονται σε ορισμένους τομείς και εν τέλει τις ολοένα και πιο περιορισμένες δυνατότητες μακροχρόνιας ανάπτυξής τους, οι οποίες συνακόλουθα επηρεάζουν την καταναλωτική συμπεριφορά, το εισόδημα, το εμπόριο, τον τουρισμό και κατ' επέκταση τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές.

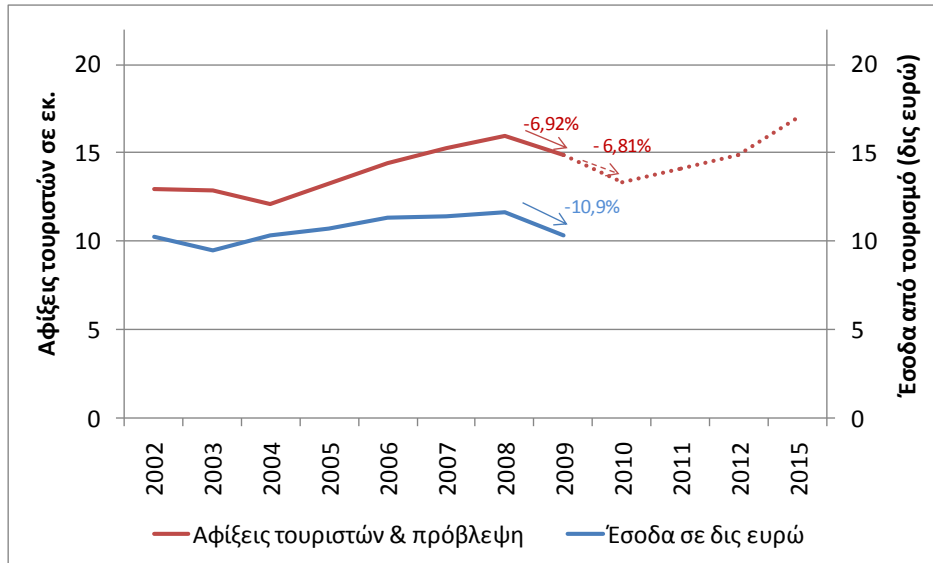
4.4 Σύγχρονες εξελίξεις στην τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα – η εξέλιξη της ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη, μέσω της δημιουργίας εισοδημάτων, θέσεων απασχόλησης, αλλά και της διεύρυνσης της παραγωγικής βάσης και επηρεάζοντας ταυτόχρονα την ανάπτυξη και άλλων κλάδων της οικονομίας, όπως είναι οι μεταφορές (παράγωγος ζήτηση). Ειδικά στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών, η αύξηση της ζήτησης στον τουριστικό κλάδο συνδέεται άμεσα με τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών (τόσο εξωτερικών, όσο και εσωτερικών) επιλέγουν κατά κύριο λόγο ως τελικό τόπο προορισμού των διακοπών τους τις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδος. Στην ενότητα αυτή κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση της εξέλιξης της τουριστικής κίνησης τόσο σε επίπεδο χώρας, όσο και σε επίπεδο νησιωτικών περιοχών.

4.4.1 Εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης σε εθνικό επίπεδο

Σε εθνικό επίπεδο, κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, ο τουρισμός στην Ελλάδα κατέστη από μια περιορισμένης εμβέλειας τουριστική δραστηριότητα σε μια μεγάλη εθνική βιομηχανία, η οποία συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία, στην απασχόληση και στην ευημερία, αλλά και στην προβολή της χώρας προς το εξωτερικό. Ωστόσο, με δεδομένη την παγκόσμια οικονομική κρίση και ειδικότερα την εθνική οικονομική ύφεση, παρατηρείται σημαντική μείωση των εσόδων που προέρχονται από την τουριστική βιομηχανία. Ειδικότερα, κατά το 2009 τα έσοδα από την τουριστική βιομηχανία διαμορφώθηκαν σε 10,36 δις ευρώ, μειωμένα κατά 10,92%. Σημαντική μείωση (6,92%) σημειώθηκε και στο σύνολο των τουριστικών αφίξεων στην Ελλάδα, καταδεικνύοντας πτωτική τάση η οποία σύμφωνα με τα στοιχεία του World Travel & Tourism Council (2010) αναμένεται να συνεχιστεί για τα επόμενα τουλάχιστον έτη (βλ. ακόλουθο Διάγραμμα).

Διάγραμμα 4-20 Πορεία εσόδων, αφίξεων τουριστών & πρόβλεψη (2002-2015)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΤΕ, ΕΛΣΤΑΤ, ΤτΕ, WTTC (2010)

Η ύφεση που παρουσιάζει η τουριστική βιομηχανία γίνεται ακόμα πιο αισθητή εάν συγκριθούν τα μεγέθη της τουριστικής αγοράς μεταξύ των ετών 2008 – 2009. Από την πλευρά της ζήτησης το σύνολο των μεγεθών της τουριστικής βιομηχανίας σημειώνει πτώση, με τη συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ να διαμορφώνεται σε 15,2% (μείωση κατά 6,17%) και την παγκόσμια κατάταξη της Ελλάδος να διαμορφώνεται στη 16^η θέση σε όρους διεθνών αφίξεων και στη 15^η θέση στην περίπτωση των εσόδων (έναντι της 12^{ης} θέσης που είχε το 2008). Αισθητά μειωμένο παρουσιάζεται το μερίδιο αγοράς μεταξύ των ετών 2008 και 2009 τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο (μείωση κατά 1,73%), όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο (μείωση κατά 2,14%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι βασικά μεγέθη της τουριστικής αγοράς κατά το 2009 παρουσιάζονται επιδεινωμένα σε σχέση με το 2000, με το συμμετοχή της τουριστικής αγοράς στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν να είναι μειωμένη κατά 4,58% σε σχέση με το 2000 και τη μέση κατά κεφαλήν δαπάνη να διαμορφώνεται στα 697 ευρώ έναντι 813 ευρώ (μείωση 14,27%), καταδεικνύοντας την πτωτική πορεία των εσόδων από τον τουρισμό. Επιπλέον συγκρίνοντας τα μεγέθη της τουριστικής βιομηχανίας κατά το έτος 2004 σε σχέση αφενός με το 2000, αφετέρου με το 2009, διαπιστώνεται ότι η άνθηση/ αύξηση με βάση τους Ολυμπιακούς Αγώνες του τουριστικού κλάδου δεν ήταν η αναμενόμενη και ταυτοχρόνως παρατηρείται επιδείνωση των μεγεθών μεταξύ των ετών 2009 και 2004.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα της προηγούμενης ενότητας, όπου οι σύγχρονες διεθνείς και οικονομικές εξελίξεις καταδεικνύουν μειωμένους ρυθμούς ανάπτυξης και μείωση του εισοδήματος και της αγοραστικής δύναμης, αναμένεται

η περαιτέρω συρρίκνωση της μέσης τουριστικής δαπάνης. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο αριθμός των αφίξεων των τουριστών από τις χώρες όπου παραδοσιακά αποτελούν τους μεγαλύτερους πελάτες του ελληνικού τουρισμού (Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιταλία, Ολλανδία) σημειώνει μείωση, ως απόρροια της οικονομικής κρίσης που έχει συρρικνώσει το εισόδημα των δυνητικών φορέων της ζήτησης του ελληνικού τουρισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το γεγονός αυτό αναμένεται να μειώσει περαιτέρω τη ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, αλλά και τα έσοδα από τον τουρισμό, επηρεάζοντας ταυτόχρονα αρνητικά τη ζήτηση για μεταφορές σε εθνικό επίπεδο.

Παράλληλα, η ελληνική τουριστική αγορά χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα (περίπου το 50% των αφίξεων σημειώνεται μεταξύ των μηνών Ιούλιο – Σεπτέμβριο), χαρακτηριστικό που προσιδιάζει στην αγορά των ακτοπλοϊκών μεταφορών (βλ. Κεφάλαιο 1).

Πίνακας 4-1 Σύγκριση βασικών μεγεθών τουριστικού κλάδου μεταξύ των ετών 2000, 2004, 2008 & 2009

Μέγεθος	2000	2004	2008	2009	Μεταβολή (2009/2008)	Μεταβολή (2009/2000)
Συμμετοχή στο ΑΕΠ	15,93%	16,13%	16,20%	15,20%	-6,17%	-4,58%
Συμμετοχή στην απασχόληση	19,90%	19,6%	19,60%	18,50%	-5,61%	-7,04%
Απασχολούμενοι (άμεσα ή έμμεσα)	781.045	801.377	833.200	774.200	-7,08%	-0,88%
Έσοδα (δισ. €)	10,1	10,4	11,6	10,4	-10,34%	2,97%
Αφίξεις αλλοδαπών	12,40	11,7	15,93	14,94	-6,23%	20,52%
Μέση κατά κεφαλήν δαπάνη	813 €	882 €	730 €	697 €	-4,52%	-14,27%
Μερίδιο αγοράς (Παγκόσμια)	1,82%	1,53%	1,73%	1,70%	-1,73%	-6,59%
Μερίδιο αγοράς (Ευρώπη)	3,15%	2,77%	3,27%	3,20%	-2,14%	1,59%
Παγκόσμια κατάταξη σε αφίξεις	12n	18n	16n	16n	Ίδια θέση	- 4 θέσεις
Παγκόσμια κατάταξη σε έσοδα	11n	11n	12n	15n	-3 θέσεις	-4 θέσεις
Εποχικότητα/ Ποσοστό αφίξεων τους μήνες αιχμής (Ιούλιο-Σεπτέμβριο)	51,20%	49,1%	50,00%	52%	4,00%	1,56%
Συγκέντρωση προσφοράς σε Κρήτη, Δωδεκάνησα, Μακεδονία	53%	52%	52%	52%	0,00%	-1,89%

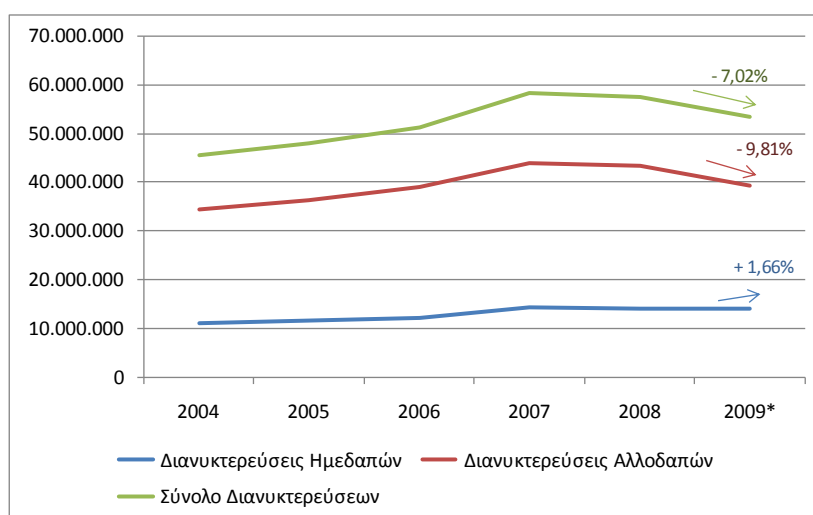
Ανάλυση των σύγχρονων Διεθνών και Εθνικών Οικονομικών Εξελίξεων

Μέγεθος	2000	2004	2008	2009	Μεταβολή (2009/2008)	Μεταβολή (2009/2000)
Αριθμός ξενοδοχείων	8.073	8.843	9.385	9.554	1,80%	18,35%
Αριθμός κλινών	593.990	660.799	715.857	726.546	1,49%	22,32%
Τορ 5 αγορές						
Ηνωμένο Βασίλειο	2.932.342	2.869.737	2.278.014	2.112.149	-7,28%	-27,97%
Γερμανία	2.345.440	2.189.222	2.469.151	2364486	-4,24%	0,81%
Ιταλία	889.925	898.208	1.099.983	935.011	-15,00%	5,07%
Γαλλία	726.816	621.407	910.021	962435	5,76%	32,42%
Ολλανδία	715.926	611.990	756.940	651440	-13,94%	-9,01%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΤΕ, ΕΛΣΤΑΤ, ΞΕΕ, WTCC (2010)

Η πτωτική πορεία της τουριστικής βιομηχανίας αποτυπώνεται και στην εξέλιξη των διανυκτερεύσεων τόσο των ημεδαπών, όσο και των αλλοδαπών τουριστών. Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία των διανυκτερεύσεων στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου, οι διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών παρουσιάζουν μείωση της τάξεως του 9,81%, ενώ το σύνολο των διανυκτερεύσεων για τους ημεδαπούς τουρίστες το 2009 (Ιανουάριος – Σεπτέμβριος) κατά 1,66%. Σημειώνεται ότι δεδομένου ότι τα στοιχεία του 2009 είναι προσωρινά και αναφέρονται στην περίοδο Ιανουάριος – Σεπτέμβριος, για την περίοδο 2004-2008 χρησιμοποιούνται στοιχεία για την αντίστοιχη περίοδο, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η αποτύπωση των μεταβολών μεταξύ των ετών.

Διάγραμμα 4-21 Εξέλιξη διανυκτερεύσεων αλλοδαπών – ημεδαπών τουριστών (2004-2009)

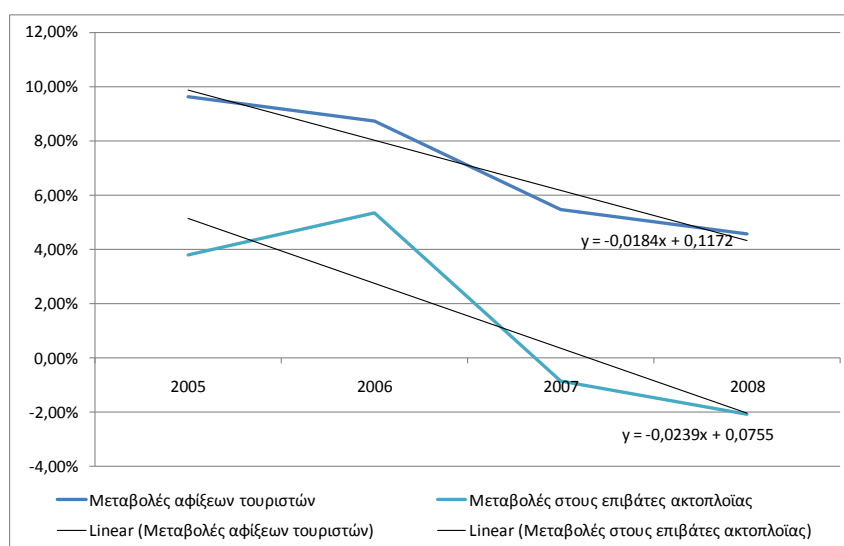


* Τα στοιχεία του 2009 είναι προσωρινά. Για λόγους σύγκρισης μεταξύ των ετών χρησιμοποιούνται τα στοιχεία των μηνών Ιανουάριος – Σεπτέμβριος

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΤΕ, ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Ο βαθμός επίδρασης της μείωσης της ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες στην ακτοπλοϊκή αγορά δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί επακριβώς, δεδομένης της ανυπαρξίας στοιχείων σχετικά με το ποσοστό των τουριστών που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ή ακόμα σχετικά με το ποσοστό επί του συνόλου της τουριστικής δαπάνης που αποδίδεται στη χρήση ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών. Ωστόσο, σημαντικά συμπεράσματα εξαγονται συγκρίνοντας τις μεταβολές που σημειώνονται μεταξύ των αφίξεων των τουριστών και των αντίστοιχων μεταβολών στη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές. Σύμφωνα με τα κοινά διατιθέμενα στοιχεία (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) όπως αυτά παρατίθενται στο ακόλουθο Διάγραμμα, τα δύο μεγέθη (μεταβολή στις αφίξεις τουριστών και στους διακινηθέντες επιβάτες) παρουσιάζουν παρόμοια συμπεριφορά και παράλληλα, η τάση και των δύο μεγεθών είναι αρνητική.

Διάγραμμα 4-22 Σύγκριση μεταβολών αφίξεων τουριστών και διακινηθέντων επιβατών στην ακτοπλοΐα (2004 – 2008)



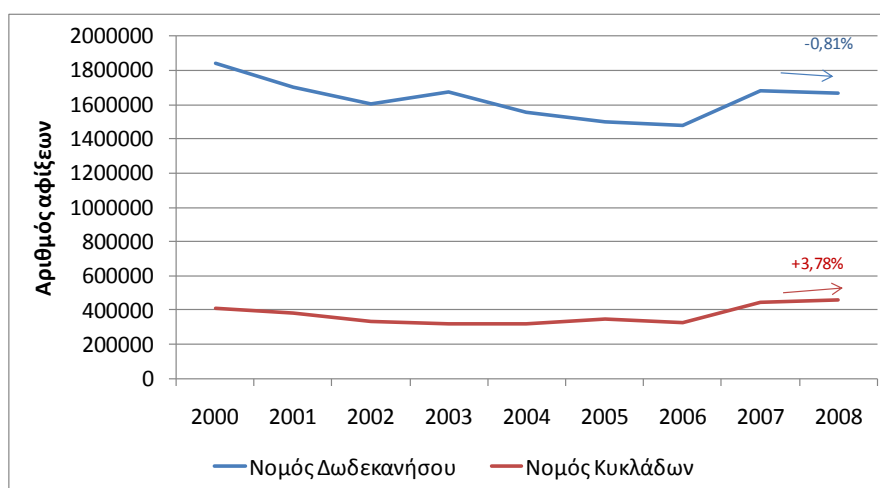
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΤΕ, ΕΛΣΤΑΤ (2010)

4.4.2 Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης στις νησιωτικές περιοχές

Για τις ανάγκες της συγκεκριμένης μελέτης και με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή εξετάζεται η τουριστική κίνηση σε επίπεδο νομού και περιφέρειας για την περίοδο των ετών 2000 – 2008. Ειδικότερα, εξετάζεται η κίνηση στις Περιφέρειες Νοτίου και Βορείου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων. Σημειώνεται ότι καθίσταται αδύνατη η εξέταση των νησιωτικών περιοχών Σποράδων και Αργοσαρωνικού, καθώς τα διαθέσιμα από τη Στατιστική Υπηρεσία στοιχεία (για την υπό εξέταση περίοδο και ειδικότερα για το έτος 2008, όπου και ξεκινάει η πτωτική πορεία της τουριστικής ζήτησης σε εθνικό επίπεδο) είναι σε επίπεδο Νομού και όχι σε επίπεδο νήσων.

Ειδικότερα, στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, η εξέλιξη των αφίξεων διαφοροποιείται μεταξύ των νομών Δωδεκανήσου και Κυκλάδων. Ειδικότερα, μεταξύ των ετών 2000 – 2008, η μέση ετήσια μεταβολή στο Νομό Δωδεκανήσων παρουσιάζεται αρνητική (-1,03%) σε αντίθεση με το νομό Κυκλάδων, όπου η μέση ετήσια μεταβολή είναι θετική και ισούται με 2,39%. Συγκρίνοντας τα δύο τελευταία έτη, ο νομός Δωδεκανήσου παρουσιάζει μείωση στον αριθμό των αφίξεων κατά 0,81%, ενώ στο νομό Κυκλάδων οι αφίξεις αυξήθηκαν κατά 6,03%, δείχνοντας τη σταδιακή συγκέντρωση στη ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών στη συγκεκριμένη περιοχή.

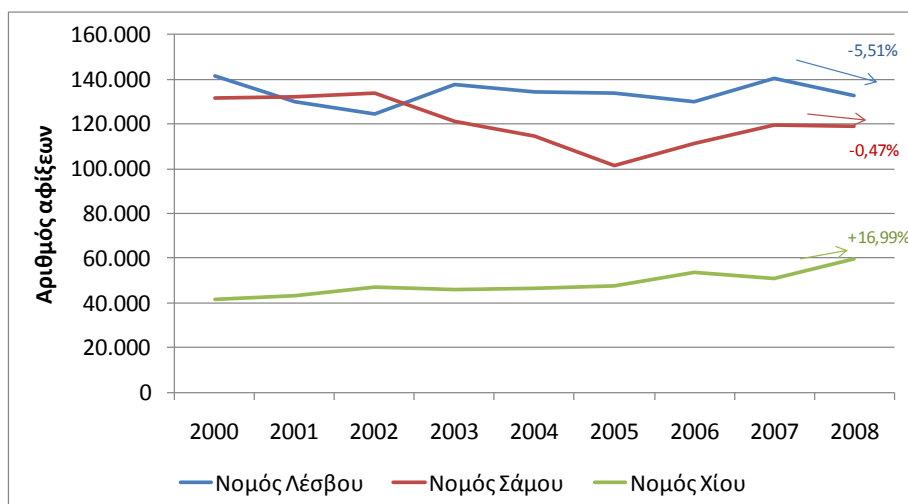
Διάγραμμα 4-23 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Στην περιφέρεια Βορείου Αιγαίου εξετάζεται η τουριστική κίνηση σε όρους αφίξεων για τους Νομούς Λέσβου, Σάμου και Χίου. Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω Διαγράμματος, το μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων παρουσιάζει ο Νομός Λέσβου με 135.000 τουρίστες σε ετήσια βάση. Συγκρίνοντας τα έτη 2008 (έναρξη παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης) και 2007, διαπιστώνουμε ότι οι αφίξεις παρουσιάζουν μείωση στους Νομούς Λέσβου και Σάμου, ενώ ο Νομός Χίου παρουσιάζει σημαντική αύξηση της τάξεως του 16,99%. Σε σύνολο Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, οι συνολικές αφίξεις κατά το 2008 αυξήθηκαν οριακά κατά 0,12% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

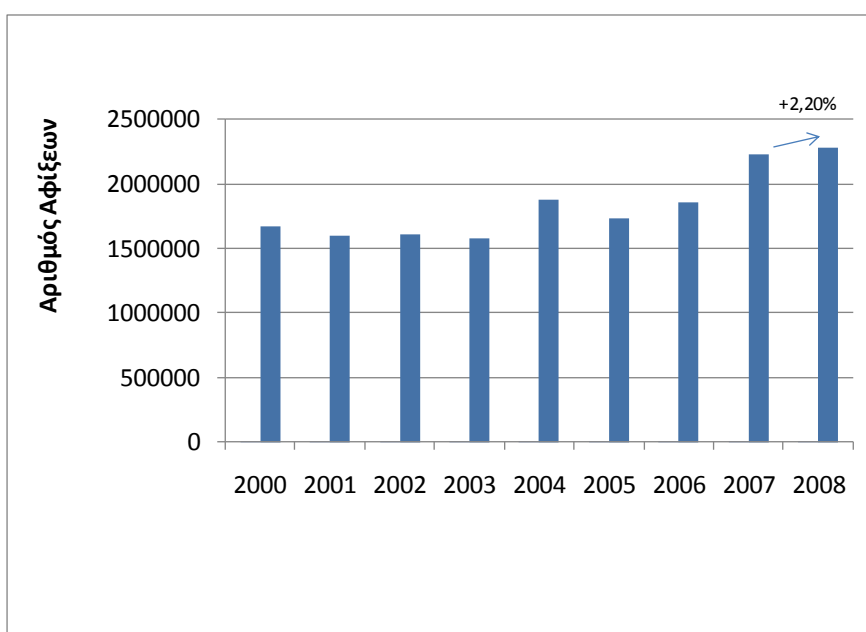
Διάγραμμα 4-24 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Στην Κρήτη, η εξέλιξη των αφίξεων παρουσιάζει αυξομείωση μέσα στα εξεταζόμενα έτη, με τη μέση ετήσια αύξηση να διαμορφώνεται σε 3,53%. Ωστόσο, η μεταβολή μεταξύ των ετών 2008 και 2007 είναι αρκετά μικρότερη από την αντίστοιχη μέση ετήσια, η οποία διαμορφώθηκε σε 2,20%.

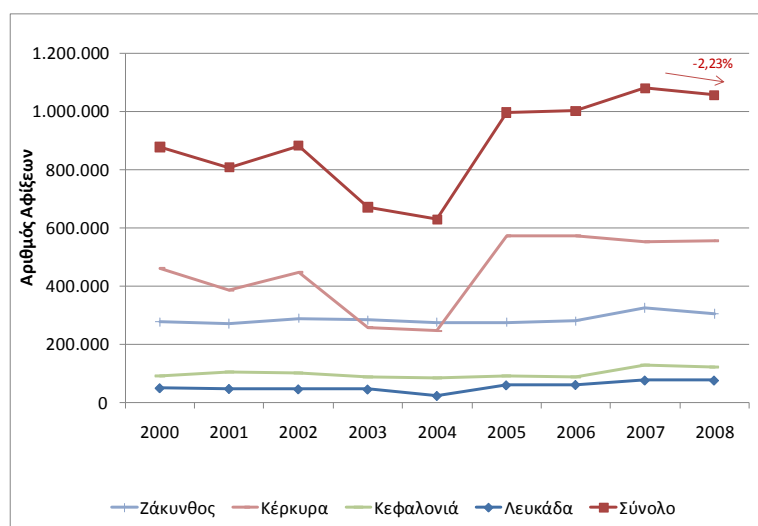
Διάγραμμα 4-25 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην Περιφέρεια Κρήτης (2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Τέλος, στην περιοχή των Ιονίων Νήσων εξετάζεται η τουριστική κίνηση σε όρους αφίξεων για τους Νομούς Ζακύνθου, Κερκύρας, Κεφαλληνίας και Λευκάδας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω Διαγράμματος, το μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων παρουσιάζει ο Νομός Κέρκυρας στην οποία κατά μέσο όρο φτάνουν 450.000 τουρίστες ετησίως, παρά τη σημαντική μείωση κατά τα έτη 2003 και 2004. Συγκρίνοντας τα έτη 2008 (έναρξη παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης) και 2007, διαπιστώνουμε ότι οι αφίξεις παρουσιάζουν μείωση σε όλους τους εξεταζόμενους νομούς (λ.χ. οι αφίξεις στο νομό Ζακύνθου μειώθηκαν κατά 6,35%), με εξαίρεση το Νομό Κερκύρας, όπου οι αφίξεις παρουσιάζουν μικρή αύξηση της τάξεως του 0,46%. Σε σύνολο Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, οι συνολικές αφίξεις κατά το 2008 μειώθηκαν κατά 2,23% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Διάγραμμα 4-26 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών (ημεδαπών/ αλλοδαπών) στην περιοχή των Ιονίων Νήσων (2000 – 2008)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΕΛΣΤΑΤ (2010)

Από την ανάλυση της τουριστικής ζήτησης (σε όρους αφίξεων ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών) στις νησιωτικές περιοχές, τα αποτελέσματα διαφοροποιούνται τόσο μεταξύ των περιφερειών μεταξύ τους, όσο και μεταξύ των νομών της ίδιας περιφέρειας. Ωστόσο, οι περισσότερες περιοχές είτε παρουσιάζουν μείωση της τουριστικής κίνησης, είτε μείωση του σχετικού ρυθμού αύξησης, ακολουθώντας τη συνολική τάση της τουριστικής κίνησης σε εθνικό επίπεδο, η οποία όπως προκύπτει από την ανάλυση της προηγούμενης υποενότητας κινείται πτωτικά. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες συνδέεται άμεσα με τη ζήτηση για μεταφορές (και ειδικότερα με τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές) προκύπτει ότι ο κλάδος των ακτοπλοϊκών μεταφορών αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω μείωση ως αποτέλεσμα της αναμενόμενης ύφεσης του τουριστικού κλάδου στην Ελλάδα (WTTC, 2010).

4.5 Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με τις σύγχρονες διεθνείς και εθνικές οικονομικές εξελίξεις και τη ζήτηση ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών

Η ανάλυση που προηγήθηκε στόχευε στην παρουσίαση των κυριότερων παραμέτρων που επηρεάζουν την ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Ως τέτοιοι αναφέρθηκαν οι παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες, οι οποίες βέβαια επηρεάζονται άμεσα από το εθνικό και διεθνές μακροοικονομικό περιβάλλον. Τα στοιχεία που αναλύθηκαν αποτελούν επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία εθνικών (ΕΛΣΤΑΤ, Τράπεζα Ελλάδα, εθνικοί λογαριασμοί), και διεθνών οργανισμών (ΟΟΣΑ, WTO, UNCTAD).

Από την ανάλυση των μακροοικονομικών μεγεθών κατέστη ευκρινές ότι το οικονομικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η ελληνική ακτοπλοΐα διέρχεται από ιδιαίτερα καθοδική φάση, ελλειμματική ζήτηση, μειωμένη κατανάλωση (δημόσια και ιδιωτική), δυσμενές χρηματοδοτικό περιβάλλον, πληθωριστικές πιέσεις, ανοδική τάση φορολογικών συντελεστών, αδυναμία επίτευξης οικονομιών κλίμακας, παράλληλα με έντονη εποχικότητα και δυσμενές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας.

Παράλληλα, η εξέταση των ανταγωνιστριών χωρών, έδειξε ότι παρά τα προβλήματα που σώρευσε η διεθνής οικονομική κρίση και εν μέρει επέτειναν την οικονομική κατάσταση και της χώρας μας, εντούτοις, οι χώρες αυτές εξέρχονται σταδιακά από την ύφεση και αναμένεται να επανέλθουν συντομότερα σε αναπτυξιακή τροχιά.

Ο συνδυασμός συμπερασμάτων για την ελληνική και διεθνή πραγματικότητα, δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας για την συνέχεια, αλλά αντίθετα επιτάσσει άμεσα την λήψη μέτρων τόσο δημοσιονομικού χαρακτήρα, όσο και θεσμικού, προκειμένου η ελληνική ακτοπλοΐα να αντεπεξέλθει στην κρίσιμη αυτή περίοδο μέσα από:

- Την σταδιακή αύξηση του τουριστικού – επιβατηγού ρεύματος λόγω αύξησης της ιδιωτικής κατανάλωσης στις χώρες – πελάτες του ελληνικού τουριστικού προϊόντος,
- Την σταδιακή βελτίωση του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος το οποίο δείχνει να εξέρχεται από την ύφεση,
- Την αναμενόμενη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της υπό την προϋπόθεση της έγκαιρης λήψης μέτρων θεσμικού χαρακτήρα.

Παράλληλα όμως, η Ελληνική Ακτοπλοΐα καλείται να αντιμετωπίσει μια σειρά εξωγενών αρνητικών παραγόντων που διαμορφώνει η οικονομική συγκυρία, οι κυριότεροι εκ των οποίων είναι:

- Η μείωση της εγχώριας κατανάλωσης (ιδιωτικής και δημόσιας),
- Η σημαντική έλλειψη ρευστότητας στην αγορά, ιδιαίτερα έντονη για μια δραστηριότητα έντασης κεφαλαίου,
- Ο κίνδυνος αποεπένδυσης λόγω οικονομικής συγκυρίας,
- Η θεσμικά ελεγχόμενη τιμολογιακή πολιτική, η οποία σήμερα αδυνατεί να συμβάλλει στην τόνωση της ζήτησης, συμβάλλοντας παράλληλα στην διατήρηση υψηλών τιμών,
- Η μη ορθολογική και αντιοικονομική σε πολλές περιπτώσεις διάρθρωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού μοντέλου λειτουργίας, το οποίο δημιουργεί αντιοικονομίες και συνθήκες μη βιωσιμότητας,
- Την αύξηση του τουριστικού ρεύματος σε χώρες – ανταγωνιστές, λόγω καλύτερων οικονομικών επιδόσεων και αυξημένου επιπέδου ανταγωνισμού από αυτές.

Μετά από την παράθεση των θετικών και αρνητικών στοιχείων που συνθέτουν την ακτοπλοϊκή αγορά και το περιβάλλον λειτουργίας της, εξετάζεται στη συνέχεια το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και επισημαίνονται τα σημεία που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης, προκειμένου να επαναπροσδιοριστεί τόσο ο κοινωνικός, όσο και ο οικονομικός ρόλος της ακτοπλοΐας, προς όφελος των εξυπηρετούμενων προορισμών και της εθνικής οικονομίας.

5 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ – ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

5.1 Εισαγωγή

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας ρυθμίζεται κυρίως από τον Νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27-6-2001), ο οποίος αποτελεί την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ). Ωστόσο, παρά την ψήφιση του Νόμου και την έναρξη ισχύος της αρχής της απελευθέρωσης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές προγενέστερα της ημερομηνίας που προβλεπόταν για την προσαρμογή του εθνικού θεσμικού πλαισίου στο αντίστοιχο κοινοτικό, ήτοι το 2002 (01-10-2002) αντί της 01/01/2004 όπως αρχικά όριζε ο 3577/92, υφίστανται επιμέρους ρυθμίσεις, οι οποίες αντίκεινται στην αρχή της απελευθέρωσης όπως αυτή ορίζεται στο ισχύον ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η επισκόπηση του υφιστάμενου εθνικού θεσμικού πλαισίου και η σύγκριση αυτού με το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, ούτως ώστε να αποτυπωθούν εκτενώς οι όποιες αποκλίσεις και να προταθούν οι αναγκαίες τροποποιήσεις / ρυθμίσεις. Οι εν λόγω ρυθμίσεις / τροποποιήσεις αναμένεται να εξασφαλίσουν αφενός την πλήρη εναρμόνιση του εθνικού θεσμικού πλαισίου με το αντίστοιχο κοινοτικό, αφετέρου να διασφαλίζουν την αρχή της αναλογικότητας της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε σχέση με τους λοιπούς κοινοτικούς εταίρους, η οποία με τη σειρά της αναμένεται να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του κλάδου, ιδιαίτερα σε μία περίοδο όπου όλοι οι οικονομικοί κλάδοι και κατά συνέπεια οι ακτοπλοϊκές μεταφορές (ως παράγωγος ζήτηση, βλ. Κεφάλαιο 4) αντιμετωπίζει τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης και της μείωσης των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων.

5.2 Σύγκριση ισχύοντος εθνικού θεσμικού πλαισίου με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τον κλάδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών

5.2.1 Η Αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών – Σύγκριση Ν. 2932/2001 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο

Ο νόμος ο οποίος βρίσκεται σε ισχύ μέχρι σήμερα και ο οποίος αφορά σε βασικές διατάξεις που αφορούν την ακτοπλοΐα είναι ο Ν.2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27.6.2001 - «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές –Σύσταση Γενικής Γραμματείας – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις»). Με τον Ν. 2932/2001 τίθεται σε ισχύ η αρχή περί ελεύθερης πρόσβασης στις θαλάσσιες ελληνικές ενδομεταφορές, ενώ παράλληλα ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την ύπαρξη κρατικής εποπτείας, τις προϋποθέσεις και την

διαδικασία της τακτικής δρομολόγησης, τα παράβολα και τις εγγυήσεις που καταβάλλονται από τους πλοιοκτήτες στο ελληνικό κράτος, τη δρομολόγηση πλοίων και τη διακοπή της, τις διαδικασίες και το περιεχόμενο των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, καθώς επίσης τις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται σε περίπτωση παράβασης του Νόμου.

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η παρουσίαση των βασικών αρχών/ρυθμίσεων του νόμου όπως αυτός ισχύει σήμερα, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων που έχουν λάβει χώρα βάσει νόμων και προεδρικών διαταγμάτων, μέχρι και την ημερομηνία συγγραφής του παρόντος και η σύγκριση αυτών σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το οποίο η Ελλάδα όφειλε να υιοθετήσει πλήρως τουλάχιστον από 01/01/2004.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92, στο Άρθρο 1 ορίζεται ότι **«εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας⁶⁷ 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 ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»**

Η προσαρμογή της Ελλάδας στην αρχή της «ελεύθερης παροχής υπηρεσιών» αποτυπώνεται στο Άρθρο 1, § 1 του Ν. 2932/2001, όπου ορίζεται ότι από 1^η Νοεμβρίου 2002 είναι **ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών** που:

- Παρέχονται έναντι αμοιβής από το πλοιοκτήτη Κράτους – Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών^{68,69} (ΕΖΕΣ)

⁶⁷ Σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92, ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται: α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες- β) οι ναυτιλιακές εταιρείες 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 ή γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες 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. **Η συγκεκριμένη Διάταξη έχει γίνει πλήρως αποδεκτή και έχει υιοθετηθεί στο Άρθρο 1, §2 του Ν. 2932/2001.** Ειδικότερα, στο Ν. 2932/ 2001 ορίζεται: «Ως πλοιοκτήτης στο παρόντα νόμο νοείται το πρόσωπο που ορίζεται στη διάταξη της §2 του άρθρου 2 του Κανονισμού (Ε.Ο.Κ.) με αριθμ. 3577/1992 του Συμβουλίου «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές)» - L364/7-10/12-12-92».

⁶⁸ Εκτός από την Ελβετία

⁶⁹ Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), η παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών από πλοία, που

- Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών από:
 - a. επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά,
 - b. δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων
 - c. πλοία με ολική χωρητικότητα μέχρι 650 μονάδες υπολογισμού⁷⁰, εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της ΕΚ ή του ΕΟΧ ή της ΕΖΕΣ.⁷¹

Πρόσθετα στην §3 του ίδιου Άρθρου ορίζεται ότι κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), η παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών από πλοία, που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο αυτό.

Παράλληλα, σύμφωνα με το Άρθρο 2 «Κρατική Εποπτεία», ορίζονται οι υπηρεσίες και Αρχές οι οποίες είναι αφενός αρμόδιες για την εποπτεία των παρεχόμενων υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών (§1), αφετέρου υπεύθυνες⁷² για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και την οργάνωση των λιμένων. Πρόσθετα, στα πλαίσια του Άρθρου 2 του Ν. 2932/2001, αντικείμενο της κρατικής εποπτείας αποτελούν ο τρόπος καθορισμού του δικτύου και των κατηγοριών δρομολογιακών γραμμών⁷³, η εξυπηρέτηση γραμμών άλλης κατηγορίας, καθώς επίσης οι υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας. Ειδικά όσον αφορά τον καθορισμό των υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας, αυτό είναι σύννομο με τον Κανονισμό 3577/92, καθώς στο Άρθρο 4 ορίζεται ότι «*Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους*

φέρουν τη σημαία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας και με τις προϋποθέσεις που τίθενται στο νόμο 2932/2001 (Άρθρο 1, § 3).

⁷⁰ Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «για την χωρητικότητα των πλοίων του 1969» την οποία κύρωσε ο ν. 1373/1983 (ΦΕΚ 92Α)

⁷¹ Εκτός από την Ελβετία

⁷² Η μέριμνα για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλούς ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλασσιών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας έχει ανατεθεί στο κράτος, στους οργανισμούς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.

⁷³ Ειδικότερα, ορίζεται ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών. Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου κάθε έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ. Επιπλέον, οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, στις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και στην ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους.

λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους⁷⁴. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους».

Στα υπόλοιπα Άρθρα του Ν.2932/2001 εξειδικεύονται θέματα που αφορούν την «Τακτική Δρομολόγηση – Προϋποθέσεις⁷⁵» (Άρθρο 3), τη «Διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης» (Άρθρο 4), το «Παράβολο⁷⁶ – Εγγύηση⁷⁷» (Άρθρο 5), την «Εκτέλεση

⁷⁴ Στο Ν. 2932/2001 ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγω δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνονται, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Σημειώνεται ότι η σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ. δεν απαιτείται στην περίπτωση επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

⁷⁵ Οι βασικές προϋποθέσεις που θέτει ο νομοθέτης για τη δρομολόγηση των πλοίων συνοψίζονται στις ακόλουθες: α) Το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο Κράτος - Μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, β) Να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, γ) και εάν φέρει σημαία άλλου Κράτους - Μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του προηγούμενου άρθρου (2) και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος, δ) το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής, που θα εξυπηρετεί, ε) το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31^η Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31^η Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31^η Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31^η Δεκεμβρίου 2008.

Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΠΔ 124/2006, οι παραπάνω διατάξεις δεν εφαρμόζονται (όπως ορίζει το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18 και όπως αυτό ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του ΠΔ 103/1999 σε: α) Νέα επιβατηγά πλοία, β) Υπάρχοντα επιβατηγά πλοία 24 μέτρων και άνω, γ) Επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας όταν αυτά εκτελούν πλόες εσωτερικού.

Υπό τους όρους ότι τα πλοία πληρούν τις κατά περιπτώσεις απαιτήσεις του άρθρου 6α της Οδηγίας 98/18/ΕΚ (όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2003/24 και όπως ενσωματώθηκε με το άρθρο 2, §3 του ΠΔ 66/2005) καθώς και των απαιτήσεων των άρθρων 6,8 και 9 της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ (όπως ενσωματώθηκαν με τα άρθρα 6,8 και 9 του ΠΔ 52/2005), όπως αυτά ακολουθούν: «Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) των κατηγοριών Α, Β και Γ, των οποίων η τρόπιδα έχει τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης κατά ή μετά την 1^η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις που τάσσουν τα άρθρα 6, 8 και 9 του Π.Δ. 52/2005 (Α' 79) ενώ για όσα βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης πριν την 1^η Οκτωβρίου θα πρέπει να πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις το αργότερο από την 1^η Οκτωβρίου 2010». Οι εν λόγω προϋποθέσεις αφορούν σε ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, τα πιστοποιητικά που θα πρέπει φέρει το πλοίο, τις ειδικές απαιτήσεις σε περίπτωση εποχιακής και βραχείας διάρκειας δρομολόγησης.

Εκτός των ανωτέρω, στο Άρθρο 3 ορίζονται οι προϋποθέσεις για την ένταξη σε τακτική δρομολόγηση, όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο και για τον εκπρόσωπο – πλοιοκτήτη, καθώς και οι προϋποθέσεις που άπτονται της αντικατάστασης πλοίου κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου.

⁷⁶ Αναφορικά με το παράβολο το οποίο έπρεπε να καταβάλλουν οι ακτοπλόοι αυτό ίσχυε μέχρι και την εφαρμογή του νόμου 3409/2005, καθώς έπειτα καταργήθηκε με το άρθρο 19 του νόμου αυτού.

⁷⁷ Η παραπάνω παράγραφος τροποποιήθηκε από τον Ν. 3153/2003 ο οποίος με το άρθρο 26 ορίζει ότι το ποσό της εγγυητικής επιστολής το οποίο καθορίζεται με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας υπολογίζεται

και Διακοπή Δρομολογίων» (Άρθρο 6), την «Έκτακτη Δρομολόγηση (Άρθρο 7), τη «Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» (Άρθρο 8), καθώς και θέματα που αφορούν «το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών⁷⁸» (Άρθρο 9), το «Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών⁷⁹» (Άρθρο 10) και τις προβλεπόμενες από το Νόμο «Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις⁸⁰» (Άρθρο 11). Στην **εξειδίκευση** ορισμένων **Άρθρων** του Ν. 2932/2001 και **παρά τη θέσπιση** της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο Άρθρο 1, **υφίστανται διατάξεις που δεν συμμορφώνονται προς τη συγκεκριμένη αρχή**. Ειδικότερα:

Άρθρο 2 «Κρατική Εποπτεία», § 7

Στο Άρθρο 2, § 7 ορίζεται ότι σχετικά με τα θέματα τα οποία αφορούν στο προσωπικό των πλοίων αναφέρεται πως αυτά ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και όσοι εκ του προσωπικού δεν είναι Έλληνες υποχρεούνται σε κατοχή πιστοποιητικού ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η συγκεκριμένη διάταξη αντιτίθεται στην έννοια της ελευθερίας της παροχής υπηρεσίας, ενώ παράλληλα έρχεται καταρχήν σε αντίθεση με τις εναρμονισμένες εθνικές διατάξεις⁸¹ προς το Κοινοτικό Δίκαιο σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση κοινοτικών ναυτικών στα εμπορικά πλοία. Για λόγους πληρότητας και σύγκρισης παρατίθεται ο ακόλουθος Πίνακας όπου

με βάση το ολικό μήκος του πλοίου. Ακόμη με όμοια απόφαση ορίζονται τα τραπεζικά ή πιστωτικά ιδρύματα ή άλλα νομικά πρόσωπα, οι εγγυητικές επιστολές των οποίων γίνονται δεκτές, το περιεχόμενό τους, ο τρόπος υπολογισμού του χρηματικού ύψους αυτών, τα κριτήρια ολικής ή μερικής κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών, τα αρμόδια όργανα που αποφασίζουν για την κατάπτωση αυτή και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Τέλος, μια ακόμη τροποποίηση επήλθε και στη περίοδο ισχύος της εγγυητικής επιστολής, η οποία όπως ορίζει ο Ν. 3153/2003 πρέπει να έχει ισχύ μέχρι και ένα μήνα μετά τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου.

⁷⁸ Στο Άρθρο 9 αναφέρονται στη Σύσταση του Συμβουλίου και τα μέλη & αρμοδιότητες αυτού.

⁷⁹ Καθορίζονται οι καταθέσεις, αποδόσεις και οι πηγές εσόδων του Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

⁸⁰ Οι κατηγορίες ποινικών και διοικητικών κυρώσεων που ορίζονται στο Άρθρο 11 είναι: α) Ποινή παράβασης των διατάξεων του παρόντος, κατά την οποία όποιος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, κατά παράβαση των διατάξεων του Ν.2932/2001, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών. Με την επιφύλαξη ισχύος της παραγράφου 5 του άρθρου έκτου, στους παραβάτες των λοιπών διατάξεων του Μέρους Πρώτου του νόμου αυτού και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973, ΦΕΚ 261 Α'). β) Ποινή για παράβαση των διατάξεων που αφορούν στον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό. Οι παραβάτες των διατάξεων, που αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, τιμωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Θ.Ε. με πρόστιμο από τριάντα χιλιάδες ευρώ μέχρι τριακόσιες χιλιάδες ΕΥΡΩ, αναλόγως με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης. Επίσης ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης, που τιμωρείται ως υπότροπος για σοβαρές παραβάσεις, μπορεί με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., να αποκλείεται από τις δρομολογήσεις με τον παρόντα νόμο. Πρόσθετα, στην §4 ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Θ.Ε., μπορεί να αναπροσαρμόζεται το κατώτερο και το ανώτερο όριο του προστίμου. Κατά τα λοιπά, τα επιβαλλόμενα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου πρόστιμα αποδίδονται στο Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και η επιβολή προστίμων κατά το παρόν άρθρο δεν αποκλείει την επιβολή άλλων κυρώσεων για την ίδια παράβαση, που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.

⁸¹ ΠΔ 12/93 (ΦΕΚ 5/Α/1-2-1993) «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνωρίσεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας».

παρουσιάζει τους περιορισμούς που τίθενται σε επίπεδο ευρωπαϊκών χωρών όσον αφορά την πρόσβαση των κοινοτικών ναυτικών στα εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με τη σχετική Έκθεσης της Επιτροπής (COM(97) 296) σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1995-1996) και για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών κατά κανόνα, υπάρχει διαφορά μεταξύ των απαιτήσεων που επιβάλλουν τα νοτιοευρωπαϊκά κράτη στις ενδομεταφορές και των απαιτήσεων των βορείων κρατών υπό την έννοια ότι (α) ο αριθμός ναυτιλομένων που επιβαίνουν του πλοίου είναι ανώτερος του μέσου όρου στο βορρά και (β) οι απαιτήσεις όσον αφορά την ιθαγένεια τείνουν να είναι αυστηρότερες (σε ορισμένες περιπτώσεις οι κανόνες απαιτούν πλήρωμα 100% προερχόμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση - Ε.Ε. ή εθνικό πλήρωμα). Από την άλλη πλευρά, τα αποκαλούμενα δεύτερα νηολόγια σπάνια επιβάλλουν οποιοσδήποτε απαιτήσεις όσον αφορά την ιθαγένεια: κανονικά μόνον ο πλοίαρχος πρέπει να είναι υπήκοος του κράτους νηολόγησης.

Πίνακας 5-1 Περιορισμοί πρόσβασης των κοινοτικών ναυτικών σε επίπεδο ευρωπαϊκών χωρών βάσει του εκάστοτε ισχύοντος θεσμικού πλαισίου

Χώρα	Περιορισμοί πρόσβασης κοινοτικών ναυτικών
Βέλγιο	Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι βέλγος υπήκοος, παραχώρηση δικαιωμάτων εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμα πλοία.
Δανία	Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι Δανός.
Γαλλία	1 ^ο νηολόγιο: πλοίαρχος και υποπλοίαρχος γάλλοι υπήκοοι, το υπόλοιπο πλήρωμα, υπήκοοι της ΕΕ ή χωρών του ΕΟΧ.
Γερμανία	Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Schiffs-besetzungsordnung: ο πλοίαρχος πρέπει να είναι γερμανός υπήκοος. Δεν υπάρχουν άλλες απαιτήσεις.
Ελλάδα	Το Προεδρικό Διάταγμα 12/ 93 ορίζει ότι «Υπήκοοι κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών εμπορικών πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς, εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νόμιμου αναπληρωτή του» ⁸²
Ιρλανδία	Οι αξιωματικοί πρέπει να είναι Ιρλανδοί, Βρετανοί, υπήκοοι άλλων κρατών της ΕΕ ή της Κοινοπολιτείας. Οι υπόλοιποι ναυτικοί: ιρλανδοί, βρετανοί, ή άλλοι υπήκοοι της ΕΕ.
Ιταλία	Ο πλοίαρχος ή υποπλοίαρχος πρέπει να είναι Ιταλοί, - τα λοιπά μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι Ιταλοί, ή υπήκοοι της ΕΕ
Λουξεμβούργο	Το ανεξάρτητο νηολόγιο χρησιμοποιείται κυρίως από βέλγους πλοιοκτήτες. Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι υπήκοος της ΕΕ, άδεια αναγνωρισμένη από το Λουξεμβούργο. Το πλήρωμα πρέπει να πληροί τα πρότυπα STWC.

⁸² Ωστόσο, με δεδομένη την απαίτηση πιστοποιητικού ελληνομάθειας βάσει του Άρθρου 2 του Ν. 2932/2001, καθίσταται αδύνατη η πρόσληψη ναυτικών άλλης υπηκοότητας, πέραν της ελληνικής.

Χώρα	Περιορισμοί πρόσβασης κοινοτικών ναυτικών
Κάτω Χώρες	Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι ολλανδός υπήκοος, το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να είναι σύμφωνο με τα πρότυπα STCW, πιστοποιητικά αναγνωρισμένα από τις αρχές των Κάτω Χωρών.
Πορτογαλία	100% Πορτογάλοι ή υπήκοοι της ΕΕ.
Ισπανία	Ο κυβερνήτης και ο υποπλοίαρχος πρέπει να είναι ισπανοί υπήκοοι, το υπόλοιπο πλήρωμα υπήκοοι της ΕΕ.
Σουηδία	Καμία. Όλα τα μέλη των πληρωμάτων προσλαμβάνονται με συλλογικές συμβάσεις εργασίας ανεξαρτήτως υπηκοότητας.
Ηνωμένο Βασίλειο	Για "στρατηγικούς" τύπους πλοίων: ο πλοίαρχος πρέπει να είναι βρετανός υπήκοος. Στα υπόλοιπα πλοία ακολουθούνται τα πρότυπα STCW.
Ισλανδία	Από τη σύναψη της συμφωνίας ΕΟΧ, τα πληρώματα μπορούν να αποτελούνται από όλες τις υπηκοότητες των χωρών ΕΟΧ. Με βάση την Πράξη 26/ 1987, δικαιώματα απασχόλησης αλλοδαπών, όλα τα πληρώματα εκτός χωρών ΕΟΧ πρέπει να έχουν άδεια εργασίας από το Υπουργείο Κοινωνικών Υποθέσεων για να μπορούν να απασχοληθούν στα πλοία.
Νορβηγία	Καμία, εξαιρέσει του πλοίαρχου που πρέπει να είναι Νορβηγός. Όλα τα πληρώματα προσλαμβάνονται με συλλογική σύμβαση εργασίας.

Πηγή: ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1995-1996) και για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών. (Βρυξέλλες, 17.06.1997, COM(97) 296 τελικό)

Επιπλέον, η συγκεκριμένη διάταξη φαίνεται να αντιβαίνει με την ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92 – Άρθρο 3⁸³ (COM (2003) 595), όπου αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν δικαίωμα να απαιτούν υποχρεώσεις που υπερβαίνουν την τήρηση των κοινοτικών ή διεθνών κανόνων αναφορικά με τους κανόνες ασφάλειας και εκπαίδευσης του πληρώματος και τελικά να περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Πρόσθετα, στην Οδηγία 98/35/ΕΚ, ως επίσης και στη Διεθνή Σύμβαση του IMO για την εκπαίδευση των ναυτικών, ορίζεται ότι το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, οι οποίοι είναι και υπεύθυνοι για την παροχή βοήθειας προς τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης, θα πρέπει να συνδυάζει σε ικανοποιητικό βαθμό τα ακόλουθα (στο σύνολό τους ή μερικώς): α) γνώση της γλώσσας ή των γλωσσών που αντιστοιχούν στη βασική εθνικότητα των επιβατών, β) στοιχειώδη γνώση της αγγλικής γλώσσας, ούτως ώστε να μπορεί ο ναυτικός να παράσχει τις απαραίτητες οδηγίες προς τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης ανεξαρτήτως εάν το(α) μέλος (η) του πληρώματος με τους επιβάτες μιλάνε την ίδια γλώσσα, γ) ικανότητα επικοινωνίας σε περίπτωση ανάγκης και με άλλα μέσα (π.χ. επίδειξη, σήματα κλπ.). Παράλληλα, τόσο στο Κοινοτικό, όσο και στο Διεθνές Δίκαιο ορίζεται ότι οι

⁸³ Στο Άρθρο 3 του Κανονισμού 3577/92 ορίζεται ότι: 1. 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 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής & 2. 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).

επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να ενημερωθούν για τους κανόνες ασφάλειας στη μητρική τους γλώσσα (ες) και η γλώσσα που θα χρησιμοποιείται κατά την εκκώνηση των οδηγίων σε περιπτώσεις ανάγκης θα πρέπει να είναι κατάλληλη, ούτως ώστε να διευκολύνει τόσο τους επιβάτες, όσο και το πλήρωμα. Συνεπώς, βάσει των ανωτέρω κανονισμών σε ευρωπαϊκό και σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν διατάξεις για το επίπεδο γλωσσικής επικοινωνίας για το πλήρωμα που είναι υπεύθυνο για την καθοδήγηση και επικοινωνία με τους επιβάτες (ειδικά σε περίπτωση ανάγκης), ενώ δεν προβλέπεται η ύπαρξη πιστοποιητικού γλωσσομάθειας γι' αυτούς παρά μόνον ικανοποιητικό επίπεδο γνώσης (ειδικά της αγγλικής γλώσσας), προκειμένου να καθίσταται δυνατή η καθοδήγηση των επιβατών.

Άρθρα 3 «Τακτική Δρομολόγηση – Προϋποθέσεις», 6 «Εκτέλεση και Διακοπή Δρομολογίων»

Παρά την θέσπιση της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών (όπως αυτή καθορίζεται στον Κανονισμό 3577/92), το άρθρο 3, § 1 ορίζει ότι η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού, πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση) και παράλληλα στο Άρθρο 6, § 1 ορίζεται ότι εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική. Πέραν της υποχρεωτικής εκτέλεσης των δρομολογίων, στην § 2 του ίδιου Άρθρου ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους και απαιτείται η έγκριση του αρμόδιου Υπουργού⁸⁴ μετά από σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ. και κατόπιν σχετικής αιτήσεως του πλοιοκτήτη. Ταυτόχρονα, οι πλοιοκτήτες δεν έχουν δικαίωμα να διακόψουν το (α) δρομολόγιο (α) για χρονικό διάστημα πέραν των 60 ημερών (εκτός εάν συντρέχουν λόγοι ανώτερης βίας⁸⁵, όπου και απαιτείται έγκριση των αρμοδίων αρχών) και για την προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση του πλοίου. Εξαίρεση του παραπάνω

⁸⁴ Με το άρθρο 25, §4β του Ν.3450/2006, στη παρούσα παράγραφο προστέθηκαν και τα ακόλουθα: «Το αίτημα αυτό και μέχρι συγκλήσεως Σ.Α.Σ. δύναται να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα μετά από απόφαση του Υπουργού για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Με απόφαση του Υπουργού δύναται να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής πρόσω-ρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, μετά από γνώμη του Σ.Α.Σ., καθορίζονται τα όργανα αυτά, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων αυτών, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα.»

⁸⁵ Με το άρθρο 8, §1 του Ν.3569/2007 προστέθηκαν τα ακόλουθα: Το χρονικό αυτό διάστημα δύναται να αυξηθεί με απόφαση των αρμόδιων αρχών για λόγους ανωτέρας βίας, όπως γενική ή μερική απεργία, εμπορικός αποκλεισμός εισαγωγής ή μεταφοράς αναγκαίων υλικών, φυσικές καταστροφές, που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο και την αποπεράτωση των εργασιών του πλοίου, για ίσο χρονικό διάστημα διάρκειας των λόγων αυτών, μετά από αίτημα του πλοιοκτήτη από το οποίο προκύπτει επαρκώς και τεκμηριωμένα η επέλευση και η διάρκεια των λόγων ανωτέρας βίας.»

χρονικού διαστήματος (δέσμευση για διακοπή της τακτικής δρομολόγησης το πολύ για 60 ημέρες) αποτελούν οι ακόλουθες περιπτώσεις: α) για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο γι' αυτήν, β) για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου⁸⁶ και γ) λόγω εξαιρετικής ανάγκης ή ανώτερης βίας ή άλλης σοβαρής αιτίας, όπως δυσμενών καιρικών συνθηκών ή έκτακτης επιθεώρησης.

Συνεπώς, σύμφωνα με τα παραπάνω φαίνεται να υπάρχει αντίθεση με τα όσα ορίζονται στο Άρθρο 1 περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, αφού ο πλοιοκτήτης υποχρεούται στην εκτέλεση των δρομολογίων για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 10 μηνών ανεξαρτήτως του βαθμού πληρότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης επιχειρηματικής εκμετάλλευσης του πάγιου ενεργητικού.

Πλέον της υποχρεωτικής δρομολόγησης των πλοίων για διάστημα 10 μηνών/έτος, ο πλοιοκτήτης δεν λειτουργεί πλέον υπό καθεστώς ελεύθερης επιχειρηματικής βούλησης, δεδομένης της αντίστοιχης υποχρέωσης⁸⁷ περί διατήρησης της στελέχωσης του πλοίου σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ανεξάρτητα αν εκτελεί ή όχι πλόες (εκτός από το χρονικό διάστημα διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 3, Ν.2932/2001, Άρθρο 6, § 5). Πρόσθετα με το άρθρο 8, §3 του Ν.3569/2007, διευκρινίζεται ότι: σε κάθε περίπτωση διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων σύμφωνα με την παράγραφο 3 πέραν των εξήντα (60) ημερών, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ανεξάρτητα αν εκτελεί ή όχι πλόες. Η διατήρηση του πληρώματος στο σύνολό του ανεξάρτητα από το βαθμό ή τη μη απασχόληση του πλοίου (πλευρά εσόδων), επιβαρύνει το κόστος των επιχειρήσεων του κλάδου, γεγονός που αντανακλάται αρνητικά στην ανταγωνιστική τους θέση και στα χρηματοοικονομικά τους αποτελέσματα.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια της Παραγράφου 2 (Προϋποθέσεις για την ένταξη σε τακτική δρομολόγηση) του Άρθρου 3, ορίζονται

⁸⁶ Για την ακινησία του πλοίου στις περιπτώσεις α και β απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και έγκριση του Υπουργείου, η οποία δίνεται ύστερα από γνωμάτευση του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, ότι συντρέχουν λόγοι που δικαιολογούν την ακινησία.

⁸⁷ Σύμφωνα με το ίδιο Άρθρο (3, §5), στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παραβεί τις πιο πάνω υποχρεώσεις, ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων, επιβάλλεται κάθε μήνα στον πλοιοκτήτη, με απόφαση της Λιμενικής Αρχής του αφετηρίου λιμένα δρομολογίων του πλοίου, πρόστιμο ίσο προς τη μισθοδοσία, που θα καταβαλλόταν με βάση την οικεία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, στους ελλείποντες από την οργανική σύνθεση πληρώματος ναυτικούς, προσαυξημένο κατά είκοσι τοις εκατό. Από το ποσό του προστίμου ποσοστό σαράντα τοις εκατό αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών.

συγκεκριμένες προϋποθέσεις σε σχέση με την ηλικία των πλοίων (μέχρι 30 ετών). Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΠΔ 124/2006 το όριο της ηλικίας των 30 ετών δεν εφαρμόζεται (όπως ορίζει το άρθρο 3 της Οδηγίας 98/18⁸⁸ και όπως αυτό ενσωματώθηκε με το άρθρο 3 του ΠΔ 103/1999) σε: α) Νέα επιβατηγά πλοία, β) Υπάρχοντα επιβατηγά πλοία 24 μέτρων και άνω και γ) Επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας όταν αυτά εκτελούν πλόες εσωτερικού. Συνεπώς ο περιορισμός αυτός της ηλικίας ισχύει ως προϋπόθεση δρομολόγησης πλοίου στα επιβατηγά πλοία άνω των 30 ετών των κατηγοριών Γ & Δ⁸⁹ της Οδηγίας 98/18, σε νέα επιβατηγά κατηγορίας Δ και σε ταχύπλοα επιβατηγά πλοία, γεγονός που περιορίζει ακόμη περισσότερο την επιχειρηματική δραστηριότητα των επιχειρήσεων και ελαττώνει το χρόνο εκμετάλλευσης των παγίων μετά από την απόσβεσή τους.

Άρθρο 4 «Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης»

Σύμφωνα με το Άρθρο 4, οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται στην υποβολή δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης μέχρι την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους (§3), οι οποίες όμως για να έχουν ισχύ θα πρέπει να τύχουν της σχετικής έγκρισης από την αρμόδια υπηρεσία. Ειδικότερα, η αρμόδια υπηρεσία μέχρι τη 10^η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου για τις δηλώσεις, που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20^η Φεβρουαρίου να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει τη δήλωσή του ή και να την ανακαλέσει⁹⁰. Μέχρι την 31^η Μαρτίου η

⁸⁸ Η Οδηγία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2003/34 ΕΚ για πλοία που ναυπηγούνται πέραν της 1^{ης} Οκτωβρίου 2004.

⁸⁹ Τα επιβατικά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18 κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια: «Κατηγορία Α»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, πλην των πλόων που καλύπτονται από τις κατηγορίες Β, Γ και Δ. «Κατηγορία Β»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, κατά την πορεία των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας. «Κατηγορία Γ»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 2,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτή την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 15 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 5 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας. «Κατηγορία Δ»: επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 1,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10 % σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτήν την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 6 μίλια από καταφύγιο ούτε περισσότερο από 3 μίλια από την ακτογραμμή, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.

⁹⁰ Βάσει του εδαφίου 2 της §3 του άρθρου 17 Ν. 3260/2004, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους. Με τον αρχικό νόμο, ο πλοιοκτήτης πέραν των ανωτέρω ήταν υποχρεωμένος είχε χρονικό περιθώριο αναφορικά με την ενημέρωση των δρομολογίων του το

υπηρεσία ανακοινώνει στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή ή μη της δήλωσής του. Το άρθρο 25 του Ν.3153/2003⁹¹, συμπληρώνει ότι η αρμόδια υπηρεσία ανακοινώνει τις τροποποιήσεις αυτές, που τυχόν θα λάβουν χώρα, μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου με δελτίο τύπου και με καταχώρηση στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου, εφόσον υπάρχει.

Ο Νόμος δίνει τη δυνατότητα υποβολής δήλωσης τακτικής δρομολόγησης και πέραν της 31^{ης} Ιανουαρίου έκαστου έτους (Άρθρο 4, §5), όπου και απαιτείται και έκδοση υπουργικής απόφασης. Ειδικότερα, βάσει του άρθρου 18 του Ν. 3409/2005 ορίζεται ότι η υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού, επιβατηγού – οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού – οχηματαγωγού πλοίου μετά την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού, αν ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. κριθεί ότι: α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου, β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή συμβάσεις του άρθρου όγδοου.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολογία του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες η αρμόδια Υπηρεσία έχει ανακοινώσει στον πλοιοκτήτη εγγράφως την αποδοχή εμπρόθεσμης δήλωσής του για τακτική δρομολόγηση, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμα δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης. Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 6. Στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών.

Άρθρο 7 «Έκτακτη Δρομολόγηση»

Εκτός των παραπάνω, η έκτακτη δρομολόγηση των πλοίων σε μία γραμμή (όπως αυτή καθορίζεται στο Άρθρο 7) δεν είναι αποτέλεσμα ελεύθερης επιχειρηματικής βούλησης, δεδομένου ότι είτε για τη δρομολόγηση λόγω έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών (Άρθρο 7, § 1), είτε για προσεγγίσεις λόγω έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών (Άρθρο 7, § 2), απαιτείται η έκδοση Υπουργικής απόφασης. Ειδικά για την περίπτωση των προσεγγίσεων, με το άρθρο 27 του

αργότερο εντός δεκαπέντε ημερών από τη λήξη της προθεσμίας της προηγούμενης παραγράφου ή την κοινοποίηση σε αυτόν της απόφασης της Π.Α.Θ.Ε..

⁹¹ Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153/Α/19.6.2003): «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

N.3153/2003 ορίστηκε ότι πέραν του Υπουργού, απόφαση για την εκτέλεση εκτάκτων προσεγγίσεων από δρομολογημένα πλοία μπορεί να λάβει και το αρμόδιο για τη δρομολόγηση όργανο, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό. Το γεγονός αυτό αφενός δημιουργεί καθυστερήσεις μέχρι τη λήψη των σχετικών αποφάσεων, αφετέρου σε συνδυασμό και την υποχρεωτική δρομολόγηση των πλοίων για χρονικό διάστημα 10 μηνών δεν επιτρέπει στον πλοιοκτήτη (ειδικά στην περίπτωση όπου δεν διαθέτει μεγάλο στόλο) να εκμεταλλεύεται επιχειρηματικά το ενεργητικό του ανάλογα με τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης. Ειδικά, το τελευταίο είναι αντίθετο με τα όσα προβλέπονται στον Κανονισμό 3577/92 για ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς.

5.2.2 Η έννοια της ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (Άγονες γραμμές) – Σύγκριση Ν. 2932/2001 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92, ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που 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 μπορεί ιδιαίτερα να 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. Κατά τα οριζόμενα στο ίδιο Άρθρο του Κανονισμού, ως «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους. Για το λόγο αυτό, ορίζεται στο Άρθρο 4 ότι όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Πρόσθετα, στο Άρθρο 4 του Κανονισμού 3577/92 δίδεται το δικαίωμα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους. Ωστόσο, διευκρινίζεται ότι κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη

της Κοινότητας και παράλληλα οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Η εναρμόνιση του ελληνικού θεσμικού πλαισίου με τον παραπάνω Κανονισμό έγινε με τον Ν.2932/2001. Στο Άρθρο 8 ορίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο ανάθεσης της δημόσιας υπηρεσίας⁹², της διαδικασίας της πρόσκλησης⁹³ για την εκδήλωση ενδιαφέροντος πλοιοκτητών σχετικά με τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, το περιεχόμενο⁹⁴ της πρόσκλησης και τους όρους σύμβασης, καθώς και τη διαδικασία προκήρυξης μειοδοτικού διαγωνισμού⁹⁵. Επίσης καθορίζονται θέματα που αφορούν την έκτακτη δρομολόγηση και γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και το ύψος των παραβόλων.

⁹² Ειδικότερα, ορίζεται ότι εάν δεν υποβάλλονται εντός της προθεσμίας δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών στις προβλεπόμενες στο νόμο αυτόν περιπτώσεις, ο Υπουργός μπορεί να συνάψει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής.

⁹³ Το Υπουργείο το αργότερο μέχρι 30 Απριλίου, με πρόσκληση καλεί τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για τη δρομολόγηση πλοίου τους με σύναψη σχετικής σύμβασης.

⁹⁴ Στην πρόσκληση αναφέρεται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της σύμβασης, η εγγυητική επιστολή, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάπτωσης αυτής, η σταδιακή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης απόδοσή της στον εγγυητή, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων και ο ναύλος.

⁹⁵ Σύμφωνα με την τροποποίηση (§2 του άρθρου 19 του Ν.3409/2005) ορίζεται ότι εάν δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες προτάσεις δεν ικανοποιούν τις ανάγκες που περιγράφονται στην παράγραφο 1 ή προκύπτουν ανάγκες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, προκηρύσσεται, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως έξι ετών. Η προκήρυξη του διαγωνισμού δημοσιεύεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 2. Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται στο άρθρο τρίτο. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς. Επιπλέον, με το άρθρο 27 του Ν.3511/2006 («Αναδιοργάνωση του Πυροσβεστικού Σώματος, αναβάθμιση της αποστολής του και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 258/Α/27.11.2006) προστέθηκαν τα ακόλουθα: Οι όροι της προκήρυξης του διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελούν όρους της σύμβασης, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησής της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών. Για το χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού και τη σύναψη σχετικής σύμβασης, ο Υπουργός μπορεί για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών, να αναθέτει με σύμβαση τη διενέργεια δρομολογίων σε πλοιοκτήτη πλοίου που πληροί τις προβλεπόμενες από το νόμο προϋποθέσεις. Η ισχύς του παρόντος εδαφίου αρχίζει από την 1^η Νοεμβρίου 2006. Οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται με απόφαση του Υπουργού μετά από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών να παρατείνονται για χρονικό διάστημα μέχρι και τέσσερις μήνες.

5.2.3 Η επάνδρωση των πλοίων - Σύγκριση Π.Δ.177/74 & Τροποποιήσεων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.2 του Κανονισμού 3577/92 τα θέματα επάνδρωσης πλοίων θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας του πλοίου. Στην Ελλάδα, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο είναι το Π.Δ. 177/1974 (ΦΕΚ 64/Α/13.3.19740, *Περί Οργανικής Συνθέσεως των Πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών – μεσογειακών – τουριστικών) πλοίων*, το οποίο ορίζει τον αριθμό των ατόμων του πληρώματος που οφείλει να απασχολεί ένα πλοίο αναλόγως των χαρακτηριστικών του (χωρητικότητα, αριθμό κλινών κ.α.). Ειδικότερα, το Π.Δ. στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών ορίζει την ακόλουθη οργανική σύνθεση πληρώματος⁹⁶:

Προσωπικό Καταστρώματος: Το προσωπικό καταστρώματος ορίζεται για τα επιβατηγά (πλην των δρομολογημένων στον Αργοσαρωνικό) που εκτελούν πλεύση με απόσταση μεγαλύτερη των τριάντα μιλίων από το λιμάνι αφετηρίας. Ο αριθμός των ατόμων εξαρτάται από την ολική χωρητικότητα του πλοίου και ορίζεται στα 5 άτομα για χωρητικότητα έως 50 κόρους (μικρότερη κατηγορία) και στα 22 άτομα για χωρητικότητα έως 12.000 κόρους (μεγαλύτερη κατηγορία).

Προσωπικό μηχανής: Το προσωπικό μηχανής ορίζεται βάσει της συνολικής ιπποδύναμης της μηχανής του πλοίου, δηλαδή σε IHP για ατμόπλοια και σε BHP για ντιζελόπλοια. Για τα ατμόπλοια, το ελάχιστο προσωπικό έχει καθοριστεί στα 6 άτομα για συνολική ιπποδύναμη μέχρι 600 IHP (μικρότερη κατηγορία) και σε 15 άτομα για συνολική ιπποδύναμη έως 25.000 IHP (μεγαλύτερη κατηγορία). Για τα ντιζελόπλοια, το ελάχιστο προσωπικό έχει καθοριστεί στα 3 άτομα για συνολική ιπποδύναμη έως 600 BHP (μικρότερη κατηγορία) και σε 12 άτομα για συνολική ιπποδύναμη έως 25.000 IHP (μεγαλύτερη κατηγορία).

Προσωπικό Οικονομικών Υπηρεσιών: Ο αριθμός του προσωπικού των οικονομικών υπηρεσιών καθορίζεται βάσει του τύπου του πλοίου, δηλαδή ακτοπλοϊκό, τουριστικό – μεσογειακό, ημερόπλοιο, επιβατηγό - οχηματαγωγό ή όσων εκτελούν πλόες σε άγονες γραμμές και του αριθμού των κλινών των επιβατών. Στα ακτοπλοϊκά και στα τουριστικά – μεσογειακά, το προσωπικό πρέπει να είναι 1 άτομο για αριθμό κλινών έως και 150 (μικρότερη κατηγορία) και 4 άτομα για

⁹⁶ Πέραν των συγκεκριμένων κατηγοριών προσωπικού, το Π.Δ. 177/1974 προέβλεπε και την οργανική σύνθεση του προσωπικού Ραδιοτηλεγραφικής και Ραδιοτηλεφωνικής Υπηρεσίας, η οποία καταργήθηκε ως απαίτηση βάσει της Διεθνούς Σύμβασης GMDSS. Για λόγους πληρότητας αναφέρεται ότι το προσωπικό ραδιοτηλεγραφικής και ραδιοτηλεφωνικής υπηρεσίας καθορίζεται βάσει λοιπών χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως τον αριθμό των επιβατών θέρους, την εκτέλεση πρωινών πλόων, τις ώρες για εκτέλεση πλόων μεταξύ δύο διαδοχικών λιμανιών και την εκτέλεση πλόων από λιμάνι άλλης χώρας (πλην Ευξείνου Πόντου, Τουρκίας, Κύπρου και Ανδριατικής).

αριθμό κλινών από 601 και άνω (μεγαλύτερη κατηγορία). Τα ημερόπλοια άνω των 1.000 ΚΟΧ, οφείλουν να απασχολούν 1 άτομο στην οικονομική διεύθυνση για μέχρι 700 επιβάτες θέρους και 2 άτομα για περισσότερους από 700 επιβάτες. Τα επιβατηγά - οχηματαγωγά μέχρι 1.500 ΚΟΧ μεταφέροντα άνω των 20 οχημάτων ΙΧ, οφείλουν να προσλάβουν 1 άτομο ενώ επιβατηγά - οχηματαγωγά μεγαλύτερη χωρητικότητας οφείλουν προσλάβουν 2 άτομα.

Προσωπικό Τροφοδοσίας: Το προσωπικό τροφοδοσίας καθορίζεται βάσει του αριθμού των κλινών των επιβατών και διαχωρίζεται σε ακτοπλοϊκά και τουριστικά - μεσογειακά. Ειδικότερα, για τα ατμόπλοια ορίζεται απαραίτητο 1 άτομο ως προσωπικό τροφοδοσίας για αριθμό κλινών έως και 100 (μικρότερη κατηγορία) ενώ για 601 και άνω κλίνες το προσωπικό τροφοδοσίας ορίζεται στα 5 άτομα. Για τα τουριστικά - μεσογειακά (μεγαλύτερη κατηγορία) ορίζονται 3 άτομα ως προσωπικό τροφοδοσίας για αριθμό κλινών έως και 150 (μικρότερη κατηγορία) ενώ για 601 και άνω κλίνες (μεγαλύτερη κατηγορία) το προσωπικό τροφοδοσίας ορίζεται στα 7 άτομα.

Προσωπικό Ενδιαιτημάτων: Το προσωπικό ενδιαιτημάτων καθορίζεται βάσει λοιπόν χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως τον αριθμό των κλινών, το τύπο του πλοίου, κατά την περίοδο όπου δραστηριοποιείται το πλοίο (θερινή, χειμερινή). Σε γενικές γραμμές, για χωρητικότητα πλοίου έως και 400 κόρους απαιτούνται 2 άτομα ως προσωπικό ενδιαιτημάτων (μικρότερη κατηγορία) και για χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1201 κόρων (μεγαλύτερη κατηγορία) 4 άτομα.

Προσωπικό Μαγειρείου: Το προσωπικό μαγειρείου καθορίζεται κατά κύριο λόγο βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου και από το εάν το πλοίο παρέχει στους επιβάτες τροφή παρασκευαζόμενη στο πλοίο. Ειδικότερα, για χωρητικότητα από 150,01 έως 750 κόρους (μικρότερη κατηγορία) ο συνολικός αριθμός του προσωπικού μαγειρείου ορίζεται στα 2 άτομα ενώ για χωρητικότητα από 80.000,01 έως 12.000 κόρους (μεγαλύτερη κατηγορία) ορίζεται στα 9 άτομα. Στη περίπτωση όπου δεν παρέχεται στους επιβάτες τροφή παρασκευαζόμενη στο πλοίο, ο αριθμός του προσωπικού μαγειρείου περιορίζεται στο 1 άτομο για χωρητικότητα έως και 2.000 κόρους και στα 2 άτομα για χωρητικότητα μεγαλύτερη των 2.000 κόρων.

Από την άλλη πλευρά, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και βάσει διεθνών κανονισμών (λ.χ. Απόφαση του IMO Υπ' αριθμ' Α-21Res 890/4-2-2000) η έννοια της οργανικής σύνθεσης πληρώματος ταυτίζεται με την έννοια του safe manning (ελάχιστη επάνδρωση ασφαλείας), όπου καθορίζεται ένας ελάχιστος αριθμός προσωπικού από τις κατηγορίες του πληρώματος, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών και όχι με την ξενοδοχειακή

εξυπηρέτησή τους. Η οργανική σύνθεση του πληρώματος ορίζεται από το Π.Δ. 177/74 και είναι προφανώς πεπαλαιωμένη, αφού από τότε έχουν παρέλθει 35 και πλέον χρόνια και τα τεχνικά – λειτουργικά χαρακτηριστικά των πλοίων έχουν αλλάξει και έχουν βελτιωθεί σημαντικά. Η μη αναθεώρηση του προαναφερθέντος Π.Δ. από το ελληνικό κράτος οδηγεί στην απασχόληση σε ορισμένες περιπτώσεις πλέον του απαιτούμενου προσωπικού, ειδικά στην περίπτωση του ξενοδοχειακού (βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων που δραστηριοποιούνται σήμερα στην ακτοπλοϊκή αγορά). Η διαφοροποίηση του εθνικού θεσμικού πλαισίου προς το αντίστοιχο ισχύον σε άλλες χώρες της Ε.Ε. και διεθνώς, δυσχεραίνει την οικονομική θέση⁹⁷ των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων⁹⁸ το οποίο σε συνδυασμό με τα οριζόμενα στο Άρθρο 3 του 2932/2001 περί υποχρεωτικής 10μηνιας απασχόλησης των ναυτικών επιβαρύνει σημαντικά το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων, σε μία περίοδο μάλιστα όπου δεν δημιουργούνται οι αντίστοιχες προϋποθέσεις για τη διατήρηση ακόμα και των προηγούμενων επιπέδων εσόδων (μείωση της κίνησης, οικονομική κρίση κλπ.).

5.2.4 Η έννοια της απελευθέρωσης των ναύλων – Σύγκριση εθνικών υπουργικών αποφάσεων & εγκυκλίων με το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο

Ο Κανονισμός 3577/92 προβλέπει την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και πέραν των περιπτώσεων της δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών, δεν υφίσταται κάποια άλλη διάταξη κατά την οποία να προβλέπονται μηχανισμοί παρέμβασης και καθορισμού του ναύλου στην ελεύθερη ακτοπλοϊκή αγορά. Η μόνη παρέμβαση που επιτρέπεται⁹⁹ είναι σε περιπτώσεις υπερβολικών τιμολογήσεων, όπου τα περιθώρια κέρδους είναι υψηλότερα και η χρέωση δεν ανταποκρίνεται στην αξία του προϊόντος ή της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Σε εθνικό επίπεδο, οι ναύλοι ρυθμίζονται βάσει της Υπουργικής Απόφασης 3323.1/01/05/26-5-2005 («Ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, πλην ταχυδρομικών αποστολών, πλοίων ακτοπλοϊας κατά σύνδεση και κατηγορία πλοίου», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει βάσει των Υ.Α. 3323.1/01/08/19-3-2008, 3323.1/02/08/21-3-2008 και την Εγκύκλιο 3323.1/05/08/ 20-10-2008 της Διευθύνσεως Θαλασσίων Συγκοινωνιών. Σχετικά με την απελευθέρωση της αγοράς

⁹⁷ Δεν εφαρμόζεται η αρχή της αναλογικότητας της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε σχέση με τους λοιπούς κοινοτικούς εταίρους.

⁹⁸ Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην Ιταλία, οι ακτοπλοίοι που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική υποχρεούνται να στελεχώσουν τα πλοία τους (υπό ιταλική σημαία) σύμφωνα με την αρχή του safe manning και να επιλέξουν τη σύνθεση του ξενοδοχειακού προσωπικού.

⁹⁹ Νομολογίες ΔΕΚ. υποθ. C-27/76 & C 242/95.

των ναύλων ορίζεται στην Εγκύκλιο 3323.1/05/08/ 20-10-2008 ότι οι ναύλοι είναι απελευθερωμένοι όταν αναφέρονται σε δρομολογιακές γραμμές στις οποίες αφενός δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο ακτοπλοϊκές εταιρείες, αφετέρου ο ετήσιος αριθμός επιβατών στο λιμάνι αφετηρίας και στο λιμάνι προορισμού είναι τουλάχιστον 150.000 ή 300.000 επιβάτες¹⁰⁰. Επιπλέον ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση δεν υφίσταται στις συνδέσεις Αλόνησος – Βόλος, Σαμοθράκη – Αλεξανδρούπολη, Κύμης προς όλες τις κατευθύνσεις μετ' επιστροφής (πλην του λιμένα Σκύρου) σε όλες τις θέσεις επιβατών και κάθε κατηγορίας οχημάτων. Πρόσθετα, δεν υφίσταται κρατικό ναυολόγιο στην περίπτωση μεταφοράς οχημάτων από το λιμένα Ελευσίνας προς όλες τις κατευθύνσεις μετ' επιστροφής.

Ωστόσο, στην Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/08/19-3-2008¹⁰¹ καθορίζονται Πίνακες ανωτάτων επιτρεπόμενων τιμών καθαρού ναύλου επιβατών και οχημάτων σε συμβατικά πλοία (ανάλογα με την ηλικία, διακριτά για πλοία άνω ή κάτω των 10 ετών) και σε ταχύπλοα (για την μεταφορά επιβατών). Η επιβολή των ανωτάτων τιμών δεν ισχύει μόνον στην περίπτωση των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας (όπως και σχετικά προβλέπεται στον Κανονισμό 3577/92), αλλά και σε περιπτώσεις ορισμένων λιμένων των τακτικών δρομολογήσεων, γεγονός που με κρατικές παρεμβάσεις στην τιμολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών στρεβλώνει την έννοια της ελεύθερης οικονομίας και περιορίζει με τον τρόπο αυτό τα έσοδα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, οι οποίες τα τελευταία έτη και σύμφωνα με τα όσα έχουν αναλυθεί στα πλαίσια του τρίτου κεφαλαίου του παρόντος αντιμετωπίζουν τη συνεχή μείωση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων, τα οποία σε ορισμένες εταιρείες είναι πλέον ζημιογόνα.

5.3 Συμπερασματικές Παρατηρήσεις σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά

Στα πλαίσια της παρούσας ενότητας πραγματοποιήθηκε η επισκόπηση του υφιστάμενου εθνικού θεσμικού πλαισίου και η σύγκριση αυτού με το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο. Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας ρυθμίζεται κυρίως από τον Νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27-6-2001), ο οποίος αποτελεί την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας

¹⁰⁰ Στην Εγκύκλιο 3323.1/05/08/ 20-10-2008 καθορίζονται οι λιμένες αναλυτικά που πληρούν τις εν λόγω προϋποθέσεις και στους οποίους οι ναύλοι είναι απελευθερωμένοι. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα όρια και με βάση τη συνεχή πτωτική πορεία της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι οριακά, με αποτέλεσμα οι περισσότερες γραμμές να τείνουν να λειτουργούν υπό καθεστώς ρυθμιζόμενων ναύλων.

¹⁰¹ Η συγκεκριμένη Υπουργική Απόφαση εκδόθηκε στις 19-03-2008 (ΦΕΚ Β 509/ 20-3-2008) αποτέλεσε τροποποίηση – συμπλήρωση της υπ' αριθμ' 3323.1/01/05/26-5-2005, η οποία ωστόσο συμπληρώθηκε πρόσθετα δύο ημέρες μετά από την 3323.1/01/08/19-3-2008 από την 3323.1/02/08/21-3-2008 (ΦΕΚ Β 530/26-3-2010).

των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ). Μέσα από τη συγκριτική ανάλυση του εθνικού με το αντίστοιχο κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο διαπιστώθηκε η ύπαρξη επιμέρους ρυθμίσεων τόσο στο βασικό Νόμο 2932/2001, όσο και σε άλλες διατάξεις (νόμων, υπουργικών αποφάσεων και εγκυκλίων) που ρυθμίζουν την ακτοπλοϊκή αγορά, οι οποίες αντίκεινται στην αρχή της απελευθέρωσης όπως αυτή ορίζεται στο ισχύον ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και επηρεάζουν την ανταγωνιστική και οικονομική θέση των επιχειρήσεων του κλάδου.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρά τη θέσπιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, αντιμετωπίζουν ρυθμίσεις σε θέματα που άπτονται της αμιγούς επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους, μην επιτρέποντας τη λειτουργία τους υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και οικονομίας. Στην ακτοπλοϊκή αγορά, θέματα όπως η ανάγκη έγκρισης των τακτικών δρομολογήσεων και των όποιων αναγκαιών διαφοροποιήσεων βάσει των συνθηκών της ζήτησης, η περίοδος δρομολόγησης (υποχρέωση για δεκάμηνη δρομολόγηση) των πλοίων ανεξαρτήτως επιπέδου πληρότητας και επιχειρηματικής εκμετάλλευσης των πλοίων, η υποχρεωτική διατήρηση του προσωπικού με συγκεκριμένη οργανική σύνθεση πέραν των όσων ορίζονται για την ασφαλή στελέχωση (safe manning), η διαμόρφωση ανώτατων τιμών και πέραν των περιπτώσεων των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσίας επηρεάζουν τόσο τα έσοδα των επιχειρήσεων, επιφέροντας μείωση, όσο και το λειτουργικό τους κόστος, αυξάνοντάς το.

Παράλληλα, πέραν της επιβάρυνσης της χρηματοοικονομικής θέσης των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, η ύπαρξη ρυθμίσεων προσκρούει στο ισχύον κοινοτικό πλαίσιο στο οποίο η Ελλάδα όφειλε να έχει εναρμονιστεί πλήρως τουλάχιστον από 01.01.2004.

Στο επόμενο κεφάλαιο, η Ομάδα Έργου προβαίνει στη διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων/ τροποποιήσεων, οι οποίες αναμένεται να εξασφαλίσουν αφενός την πλήρη εναρμόνιση του εθνικού θεσμικού πλαισίου με το αντίστοιχο κοινοτικό, αφετέρου να διασφαλίζουν την αρχή της αναλογικότητας της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σε σχέση με τους λοιπούς κοινοτικούς εταίρους, η οποία με τη σειρά της αναμένεται να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του κλάδου, ιδιαίτερα σε μία περίοδο όπου όλοι οι οικονομικοί κλάδοι και κατ' επέκταση οι ακτοπλοϊκές μεταφορές (ως παράγωγος ζήτηση, βλ. Κεφάλαιο 4) αντιμετωπίζει τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης και της μείωσης των χρηματοοικονομικών τους αποτελεσμάτων.

6 ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Τα συμπεράσματα της Μελέτης κινούνται σε δύο κατευθύνσεις. Η πρώτη κατεύθυνση αφορά την γενικότερη διαπίστωση για την γενικότερη πορεία της Ελληνικής οικονομίας και ειδικότερα του κλάδου των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών, έτσι ώστε να θεμελιωθεί το υπόβαθρο στο οποίο θα πρέπει να βασίζονται εφεξής όλες οι αποφάσεις θεσμικού και οικονομικού χαρακτήρα.

Η δεύτερη κατεύθυνση αφορά συγκεκριμένα ζητήματα τα οποία χαρακτηρίζονται ως κομβικής σημασίας αφού απασχολούν τον χώρο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας εδώ και δεκαετίες. Τα ζητήματα αυτά κατά καιρούς έχουν μεταβληθεί, τροποποιηθεί, ή συμπεριληφθεί στο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο το οποίο συνεχίζει όμως να λειτουργεί εδώ και σχεδόν δύο δεκαετίες σε καθεστώς «μη συμμόρφωσης» με την Κοινοτική Νομοθεσία, εκθέτοντας την χώρα και δημιουργώντας συνθήκες μη βιώσιμης ανάπτυξης για τις δραστηριοποιούμενες στον χώρο εταιρείες.

Απώτερος στόχος του Κεφαλαίου «Συμπερασματικές Παρατηρήσεις» είναι να συμπυκνώσει τα ευρήματα της Μελέτης και να αποτελέσει παράλληλα ένα αιτιολογημένο εργαλείο στην κατεύθυνση της θεσμικής προσαρμογής και οργάνωσης της αγοράς στα πρότυπα μιας σύγχρονης και βιώσιμης επιχειρηματικής προσπάθειας με σημαντικά περιθώρια διεύρυνσης του κοινωνικού της ρόλου.

6.1 Συμπερασματικές παρατηρήσεις για την Αγορά των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

Κυρίαρχο συμπέρασμα της Μελέτης είναι ότι **η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρουσιάζει σημαντική μεταβλητότητα** κατά την τελευταία δεκαετία, με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την ανοδική τάση κατά την δεκαετία του '90 και την έντονα πτωτική τάση κατά την τριετία 2007-2009, η οποία διευρύνεται περαιτέρω και το έτος 2010, σύμφωνα με προσωρινά διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ακτοπλοϊκή κίνηση σχετίζονται τόσο με τις γενικότερες μακροοικονομικές εξελίξεις στην Ευρώπη, τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των ευρωπαίων και ελλήνων καταναλωτών, την αδυναμία συγκράτησης του κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών, την μη ορθολογική οργάνωση της αγοράς και την συνολικά αποσπασματική αντιμετώπιση θεσμικών ζητημάτων που άπτονται του οικονομικού αποτελέσματος, με αποτέλεσμα την αδυναμία δημιουργίας βιώσιμης και ανταγωνιστικής αγοράς.

Σημαντικό επίσης χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς είναι η **έντονη εποχικότητα στο σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών** με αποτέλεσμα την ύπαρξη περιόδων έντονης ζήτησης και περιόδων υπερπροσφοράς.

Η αδυναμία προσαρμογής του θεσμικού πλαισίου, οδηγεί στην πρακτική αδυναμία ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας, αφού οι σημαντικές κεφαλαιουχικές επενδύσεις δεν βασίζονται στην επίτευξη βιώσιμου οικονομικού αποτελέσματος. Η έντονη εποχικότητα, σε συνδυασμό με την θεσμική θέση σε «υποχρεωτική αδυναμία» επιχειρηματικής προσαρμογής, τείνουν να απαξιώσουν τις κεφαλαιουχικές επενδύσεις, καθώς η επιχειρηματικότητα των νησιών κατά τη θερινή περίοδο δεν μπορεί να αντισταθμίσει τα αρνητικά αποτελέσματα κατά τη χειμερινή περίοδο, ενώ παράλληλα σε πολλές περιπτώσεις δεν επιτυγχάνεται καν ο μέγιστος βαθμός οργάνωσης και εξυπηρέτησης πολλών νησιωτικών περιοχών. Παράγοντες που είναι ταυτόσημοι ενός ποιοτικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, όπως η συχνότητα δρομολογίων, η κανονικότητα εξυπηρέτησης και η ποιοτική μεταφορά, τίθενται σε δοκιμασία σε όλες τις περιπτώσεις που η ζήτηση εμφανίζει έντονο χαρακτήρα εποχικότητας.

Η αδυναμία ανάπτυξης της αγοράς συναντάει σε πολλές περιπτώσεις την **υστέρηση λιμενικών υποδομών**, με αποτέλεσμα την κακή λειτουργία συνολικά της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας, τις καθυστερήσεις ιδιαίτερα κατά την περίοδο υψηλής ζήτησης, την ασφάλεια προσωπικού και επιβατών, τις ευρύτερες λιμενικές παροχές, κλπ. Το γεγονός αυτό αν συνδυαστεί με την υστέρηση ανάπτυξης ευρύτερων συμπληρωματικών λιμενικών υποδομών, εξηγεί εν μέρει την αδυναμία προσέλκυσης θαλάσσιου τουρισμού, την αδυναμία συγκράτησης του νησιωτικού πληθυσμού και την σταδιακή εγκατάλειψη της νησιωτικής περιφέρειας.

Σε ότι αφορά την προσφορά ακτοπλοϊκών μέσων και υπηρεσιών, παρατηρείται **σταδιακή αύξηση της μέσης ταχύτητας** εξυπηρέτησης, αλλά και αύξηση της δρομολογιακής **πυκνότητας του δικτύου** ιδιαίτερα κατά την θερινή περίοδο, σαν αποτέλεσμα της ενίσχυσης του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα κατά την τελευταία πενταετία.

Τα γενικότερα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την προσφορά ακτοπλοϊκού έργου είναι αυτά της βελτίωσης της ποιότητας μεταφοράς, της συχνότητας των δρομολογίων, της κανονικότητας εξυπηρέτησης, αλλά και της ευρύτερης ποιοτικής προσφοράς και συμπεριφοράς προς το επιβατικό κοινό (ενημέρωση, ανταπόκριση, εξυπηρέτηση, κλπ).

Αρνητική παράμετρος είναι η **συνεχιζόμενη αδυναμία επίτευξης βιώσιμων οικονομικών αποτελεσμάτων**, γεγονός που θέτει - σε ορατό πλέον ορίζοντα - τον κλάδο σε συνθήκες συρρίκνωσης των περιθωρίων κέρδους, αδυναμίας εξυπηρέτησης του κεφαλαιουχικού κόστους και τελικής απαξίωσης της έννοιας της βιωσιμότητας των σημαντικών επενδύσεων. Ενδεικτική είναι η γενικότερη

χρηματοοικονομική κατάσταση του κλάδου, η οποία αντανακλά την αμεσότητα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν, έτσι ώστε να αντιστραφεί η τάση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και να διατηρηθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης της νησιωτικής χώρας στον μέγιστο διατηρήσιμο βαθμό.

Η γενικότερη **οικονομική κατάσταση της χώρας**, η **διαρκώς συρρικνούμενη ζήτηση**, αλλά και η έλλειψη ευελιξίας των πιστωτριών τραπεζών λόγω προβλημάτων ρευστότητας, δεν προοιωνίζουν άμεση αντιστροφή των δεδομένων. Ο μόνος παράγοντας που μπορεί και πρέπει να ενεργοποιηθεί άμεσα, αφορά την **θεσμική προσαρμογή στις νέες συνθήκες**, έτσι ώστε να ορθολογικοποιηθεί η αγορά και προκύψουν συνθήκες αντιστροφής του κλίματος. Σε αντίθετη περίπτωση, η **προσφορά θα διακόψει την καλή σχέση εξυπηρέτησης με την ζήτηση**, σε βάρος της εδαφικής συνοχής και κατ' επέκταση της κοινωνικής συνοχής μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας, με αποτέλεσμα το κράτος να επιβαρυνθεί σχεδόν εξ ολοκλήρου με την παροχή ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών.

Η ενδελεχής ανάλυση της χρηματοοικονομικής εικόνας του κλάδου ανέδειξε σημαντικά ζητήματα, κυριότερα εκ των οποίων είναι η **σταδιακή μείωση του κύκλου εργασιών**, η διαμόρφωση χρηματοοικονομικών δεικτών κλάδου σε χαμηλότερα επίπεδα από τους αντίστοιχους της χώρας, η **επιταχυνόμενη επιδείνωση των μεγεθών των κυρίαρχων εταιρειών του κλάδου**, η **υψηλή εξάρτηση από ξένα / δανειακά κεφάλαια**, η **συρρίκνωση της γενικής ρευστότητας**, καθώς και το περιθώριο μικτού κέρδους. Ιδιαίτερα δε, το περιθώριο καθαρού κέρδους βαίνει αρνητικό, γεγονός που έχει **άμεση επίπτωση στο δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων**, ο οποίος και αυτός είναι αρνητικός, δεδομένης της συσσώρευσης ζημιών των δύο τελευταίων εξεταζόμενων χρήσεων (2008 & 2009).

Τα αποτελέσματα αυτά, επιτάσσουν τον **άμεσο έλεγχο του λειτουργικού κόστους**, η διαχρονική εξέλιξη του οποίου δεν συνάδει με την αναπροσαρμογή της τιμής του ναύλου, η οποία αφενός **επιβαρύνεται με υπέρ τρίτων κρατήσεις** που αποτελούν αρκετά σημαντικό ποσοστό της τελικής τιμής προς τον χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, αφετέρου συγκρατείται σε χαμηλά επίπεδα δεδομένου του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων και της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθούν με στόχο τη διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου της ζήτησης.

Η κλιμάκωση των αρνητικών εξελίξεων στην ακτοπλοϊκή αγορά επιτείνεται από την ανάλυση των μακροοικονομικών μεγεθών αφού η εκτενής ανάλυση των δεδομένων κατέστησε ευκρινές ότι το οικονομικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η ελληνική ακτοπλοΐα διέρχεται από ιδιαίτερα καθοδική φάση, **ελλειμματική ζήτηση, μειωμένη κατανάλωση** (δημόσια και ιδιωτική), **δυσμενές χρηματοδοτικό**

περιβάλλον, πληθωριστικές πιέσεις, ανοδική τάση φορολογικών συντελεστών, αδυναμία επίτευξης οικονομιών κλίμακας, παράλληλα με έντονη εποχικότητα και δυσμενές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας.

Η Ομάδα Έργου εξέτασε επίσης το οικονομικό περιβάλλον τόσο των χωρών που διεκδικούν σε ετήσια βάση μερίδιο αγοράς από τους θερινούς επισκέπτες, όσο και των χωρών που αποτελούν τις πηγές προέλευσης του θερινού τουριστικού ρεύματος. Η ανάλυση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι χώρες **πλην της Ελλάδας** εξέρχονται σταδιακά από την ύφεση και επανέρχονται σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Παρ' όλα αυτά, ο συνδυασμός συμπερασμάτων για την ελληνική και διεθνή πραγματικότητα, δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας για την συνέχεια, αλλά αντίθετα επιτάσσει άμεσα την λήψη μέτρων τόσο δημοσιονομικού χαρακτήρα, όσο και θεσμικού, προκειμένου η ελληνική ακτοπλοΐα να αντιστρέψει την καθοδική της πορεία.

Το θεσμικό πλαίσιο το οποίο αναλύθηκε επίσης ενδελεχώς κατέδειξε την μεγαλύτερη ίσως αδυναμία της ακτοπλοϊκής αγοράς. Η αδυναμία προσαρμοστικότητας στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού με παράλληλη προσαρμογή στο ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, συσώρευσε αδυναμίες και αναχρονιστικές πρακτικές, οι οποίες μετέβαλλαν την αγορά σε ένα ιδιότυπα ρυθμιζόμενο πολύπλοκο σύστημα, από το οποίο απουσιάζει η πρόθεση ανάδειξης και καταπολέμησης των αρνητικών παραγόντων που αποτελούν άλλωστε τροχοπέδη για το σύνολο της εθνικής οικονομίας.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην ισχύουσα νομοθεσία (από τις αρχές της δεκαετίας του '70 και εντεύθεν), αναλύθηκε το Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των αγορών και παρουσιάστηκαν οι ομοιότητες, διαφορές και διαφοροποιήσεις από τις πρακτικές άλλων αγορών που λειτουργούν σε καθαρά ανταγωνιστικό περιβάλλον. Τα συμπεράσματα από την ανάλυση του εθνικού και διεθνούς θεσμικού πλαισίου κατέδειξαν την αποσπασματική υιοθέτηση πρακτικών ασύνδετων με την οικονομική πραγματικότητα, οι οποίες θα πρέπει άμεσα να διορθωθούν και να επιτρέψουν στην αγορά να ρυθμίσει με πιο ευέλικτο τρόπο κρίσιμα ζητήματα ακόμα και για την μεσοπρόθεσμη βιωσιμότητά της.

Τέτοια ζητήματα εξετάζονται και αναφέρονται στην συνέχεια, στο δεύτερο μέρος των συμπερασματικών παρατηρήσεων, όπου σταχυολογούνται οι κυριότερες θεσμικές στρεβλώσεις και προτείνεται η άμεση αντιμετώπισή τους στην βάση διεθνών και κοινοτικών ρυθμίσεων, των οποίων άλλωστε η ενσωμάτωση απαιτεί προτεραιότητα και υποχρέωση της χώρας μας.

6.2 Συμπερασματικές παρατηρήσεις επί θεσμικά ρυθμιζόμενων ζητημάτων

Τα κυριότερα ζητήματα που απασχολούν την ακτοπλοϊκή αγορά και οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού παρατίθενται στην συνέχεια. Αποτελούν δε ζητήματα που αν δεν αντιμετωπιστούν άμεσα, θα τεθεί πολύ γρήγορα το ερώτημα της ύπαρξης στοιχειώδους επιπέδου εξυπηρέτησης της νησιωτικής περιφέρειας, με συνέπεια την βίαιη προσαρμογή σε συνθήκες που θα διαταράξουν την εδαφική συνέχεια και θα αναγκάσουν την πολιτεία να τα αντιμετωπίσει ετεροχρονισμένα με σαφώς μεγαλύτερο κόστος. Το μεγαλύτερο αυτό κόστος αναφέρεται στην περίπτωση που η ίδια η Πολιτεία θα κληθεί να προσφέρει ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες, αφού οι επιχειρήσεις του κλάδου αντιμετωπίζοντας διαρκώς αυξανόμενα ζημιογόνα αποτελέσματα, θα βρεθούν άμεσα υπό καθεστώς αδυναμίας προσφοράς των σχετικών μεταφορικών υπηρεσιών.

Τα ζητήματα που διέκρινε η Ομάδα Έργου ως κρίσιμης σημασίας είναι τα ακόλουθα:

6.2.1 Δρομολόγηση Επιβατηγών / Ακτοπλοϊκών Πλοίων

Ο Ν. 2932/2001 (παρ. 1, Άρθρο 3) ορίζει υποχρεωτική δρομολόγηση ενός εκάστου επιβατηγού / οχηματαγωγού δρομολογημένου πλοίου, δεκάμηνης διάρκειας, ανεξάρτητα από τον βαθμό εκμετάλλευσης της χωρητικότητας του πλοίου (συνθήκες ζήτησης). Η δεκάμηνη αυτή συνεχής δρομολόγηση γίνεται με τον ίδιο αριθμό πληρώματος, την ίδια συχνότητα δρομολογίων, ενώ παρέκκλιση από τον όρο συνεπάγεται μη θεσμική συμμόρφωση και επισύρει ανάλογες ποινές.

Κάτι τέτοιο αντιβαίνει την ελεύθερη επιλογή του πλοιοκτήτη να μεταβάλλει την συχνότητα, την κανονικότητα και τις συνθήκες λειτουργικής εκμετάλλευσης, προσαρμοζόμενος κάθε φορά στις απαιτήσεις της ζήτησης. Το αυτό συμβαίνει σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ακόμα και σε περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης θέλει άμεσα να ανταποκριθεί σε στιγμιαία αύξηση της ζήτησης, δρομολογώντας επιπλέον χωρητικότητα στην ίδια δρομολογιακή γραμμή.

Όπως ήδη έχει αναλυθεί λεπτομερώς στην παρουσίαση των αναφερθέντων θεσμικών αποκλίσεων από το κοινοτικό δίκαιο, η διάταξη αυτή πρέπει να τροποποιηθεί. Η δρομολογιακή συχνότητα πρέπει να εξαρτάται από την διαμορφωμένη ζήτηση, αφού σε διαφορετική περίπτωση το πλοίο εκτελεί οικονομικά μη βιώσιμα δρομολόγια. Το επιπλέον κόστος που προκύπτει, δεν είναι δυνατόν να καλύπτεται σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς από τον πάροχο της υπηρεσίας, ο οποίος καλείται να εργαστεί σε ένα ιδιαίτερα δυσμενές οικονομικό περιβάλλον, όπως αναλυτικά έχει παρατεθεί στα κεφάλαια 1, 2 και 4 της Μελέτης. Άλλωστε, η ουσιαστικά επιβαλλόμενη επιπλέον τέλεση δρομολογίων εκτός

περιόδου αιχμής, ουσιαστικά εμπίπτει στην θεσμική αναφορά περί «δημόσιας υπηρεσίας» και όχι στην παροχή ανταγωνιστικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Παράλληλα, η γραφειοκρατική αντίληψη της πρότερης έγκρισης δρομολόγησης επιπλέον μεταφορικής χωρητικότητας κρίνεται ως μη έχουσα αντίκρισμα, αφού στο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από το αίτημα μέχρι την έγκριση, δύναται να εκλείψει σε συνθήκες μεταβαλλόμενης αγοράς, ο ίδιος ο λόγος του αιτήματος. Παράλληλα, ο πάροχος της υπηρεσίας δεν μπορεί να οργανώσει και να γνωστοποιήσει στο επιβατικό κοινό το κατάλληλο χρονοδιάγραμμα, έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί ιδανικά τη στιγμιαία υπερβάλλουσα ζήτηση.

6.2.2 Ναύλοι - Απελευθέρωση - Διαμόρφωση Τιμής Εισιτηρίου

Η μελέτη κατέδειξε την σύνθεση της τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και τους δικαιούχους χάριν των οποίων η ακτοπλοϊκή επιχείρηση εισπράττει το αντίστοιχο ποσό εκ του συνολικού τιμήματος. Όπως αναλύθηκε ήδη, η τιμή του εισιτηρίου θα μπορούσε να ήταν χαμηλότερη κατά 30-40% εάν ορισμένες κατηγορίες δικαιούχων, οι οποίοι πλέον δεν υφίστανται ως οντότητες της συγκεκριμένης αγοράς, απεμπολούσαν το δικαίωμα είσπραξης.

Άλλωστε η είσπραξη των ποσών αυτών ουδόλως ανταποδοτική είναι προς τον επιβάτη, αλλά και προς την βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Η κάλυψη των χρόνιων ελλειμμάτων του NAT από την είσπραξη ποσοστού 6,5% επί της ονομαστικής τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου υπό τον τίτλο Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ), είναι τουλάχιστον ανεδαφική. Άλλωστε, κάθε εμπορικό και επιβατηγό πλοίο καλύπτει την προς τρίτους ασφάλισή του με την συμμετοχή του στα Ταμεία Αλληλο-ασφάλισης (P&I Clubs) για τα οποία η κάλυψη είναι υποχρεωτική.

Στην ίδια κατηγορία ανεδαφικών κρατήσεων υπέρ τρίτων συγκαταλέγονται οι κάθε είδους επίναυλοι, τα λεμβουχικά δικαιώματα και τα αχθοφορικά δικαιώματα (Άρ. 37 του ν. 3239/1955 (ΦΕΚ 125Α) για τα οποία δεν υφίσταται ουδείς αντικειμενικός λόγος ύπαρξης, ο οποίος είχε λόγο κατά την δεκαετία του 1950 οπότε και επεβλήθη.

Επιβάρυνση της τιμής του εισιτηρίου κατά 10% οφείλεται στα πρακτορειακά δικαιώματα τα οποία όπως ήδη αναλύθηκε εκτενώς, ουδόλως συνάδουν με την μορφή των πρακτορειακών τελών άλλων ανταγωνιστικών κλάδων, όπως η αεροπλοΐα. Σε συνδυασμό και με τα υψηλά – πλην ανταποδοτικά – λιμενικά τέλη, η τιμή του εισιτηρίου συμπυκνώνει κόστος περίπου 40% το οποίο δεν απολαμβάνει ο πάροχος της υπηρεσίας, αλλά διάφοροι ενδιάμεσοι φορείς.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το ποσοστό του ΦΠΑ (11% και 13% για επιβάτες και αυτοκίνητα αντίστοιχα), το οποίο επιβάλλεται στην ακτοπλοϊκή αγορά σε αντίθεση με τις αεροπορικές μεταφορές, όπου στα εισιτήρια δεν αποδίδεται ΦΠΑ.

Συνολικά, η Πολιτεία πρέπει να εκσυγχρονίσει άμεσα το θεσμικό πλαίσιο στο μείζον θέμα της τιμής του εισιτηρίου, αφού τόσο οι γενικότερες οικονομικές συνθήκες, όσο και η αναγκαιότητα ελέγχου των τιμών των καταναλωτών επιβάλουν αυστηρή και έγκαιρη αντιμετώπιση όλων των στρεβλώσεων που χρονίζουν και επιβαρύνουν την αγορά και τους νησιώτες καταναλωτές.

6.2.3 Ασφαλής Επάνδρωση Ακτοπλοϊκών Πλοίων (Safe Manning)

Η ασφαλής επάνδρωση των εμπορικών πλοίων ρυθμίζεται από τις αποφάσεις του IMO (IMO Resolutions A.890.(21) Principles of Safe Manning και A.955 (23) Amendments to Principles of Safe Manning) σε συνδυασμό με τις Οδηγίες του IMO (IMO Resolution A.481 (XII), Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning¹⁰²). Με βάση τις αποφάσεις αυτές, το κράτος της σημαίας καθορίζει τις ειδικότητες και τον αριθμό των ελάχιστων μελών πληρώματος ανά τύπο και μέγεθος πλοίου, αλλά και ανά κατηγορία πλόων.

Στην Ελλάδα, η ασφαλής επάνδρωση στηρίζεται στο Π.Δ 177/74 το οποίο κρίνεται με τις παρούσες συνθήκες τεχνολογικής εξέλιξης των εμπορικών πλοίων ως τουλάχιστον αναχρονιστικό. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι κατά το έτος 1974, η ασφαλής επάνδρωση των εμπορικών φορτηγών πλοίων διεθνών πλόων κυμαίνονταν από 25 – 40 μέλη πληρώματος αναλόγως του τύπου του πλοίου, ενώ σήμερα οι αντίστοιχοι αριθμοί κυμαίνονται περίπου στο ήμισυ (ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου), ιδιαίτερα για τα πλοία που διαθέτουν αυτοματοποιημένες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό (UMS).

Θα πρέπει η Ελληνική Σημαία να εκσυγχρονιστεί και να διακρίνει σύμφωνα με τις επιταγές του IMO, την διαφορά μεταξύ της ασφαλούς σύνθεσης η οποία οδηγεί σε ελάχιστη λειτουργική σύνθεση με την κυριολεκτική έννοια του όρου και να δώσει το δικαίωμα στον επιχειρηματία της ακτοπλοΐας να προσδιορίσει τον απαραίτητο αριθμό μελών πληρώματος ξενοδοχειακού χαρακτήρα, σύμφωνα με τον εξυπηρετούμενο αριθμό επιβατών.

¹⁰² Σύμφωνα με τον IMO: Size and type of vessel, Number, size and type of main propulsion, Number and type of auxiliary engines, Vessel construction, Ship's equipment, Frequency of port calls, Trading areas, Extent of training on board, Applicable work hour limits, and Rest period requirements. Καθώς και μετά από εξέταση των παραμέτρων: Navigation, Radio watches, Moor-unmooring, Safety management, Pollution prevention, Maintenance and cleanliness of spaces, Reduction of fire risk, Medical care on board, Cargo stowage and carriage, Inspection and maintenance of structural integrity on board, Operation of watertight closures, Operation of on-board fire fighting equipment / appliances and Operation of main propulsion.

Η ευελιξία σε ότι αφορά τουλάχιστον το ξενοδοχειακό χαρακτήρα προσωπικό κρίνεται ως απαραίτητη προκειμένου το πλοίο να μην επιβαρύνεται χωρίς αποτέλεσμα από την μη παραγωγική ύπαρξη υψηλής αναλογίας εξυπηρετούμενου κοινού και βοηθητικού προσωπικού.

Στην κατηγορία του πληρώματος και της σύνθεσης αυτού, προστίθεται η υποχρέωση της ελληνομάθειας για κάθε μέλος του πληρώματος το οποίο δεν είναι έλληνας. Η εξάλειψη του εδ. β της παρ. 7 του Άρθρου 2 του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ 145Α) που ορίζει ότι *«Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις»*, φαίνεται να αντιβαίνει στην πράξη στην Κοινοτική Νομοθεσία περί ελεύθερης διακίνησης προσώπων στην Ε.Ε, αφού έτσι όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι έλληνες. Η σκοπιμότητα του άρθρου κρίνεται ότι δεν συνάδει με τον σκοπό για τον οποίο θεσμοθετήθηκε, αφού – ιδιαίτερα σε ότι αφορά το πολυπληθές ξενοδοχειακό προσωπικό – η προσφορά ελλήνων ναυτικών έχει μειωθεί σημαντικά και εξ ανάγκης θα έπρεπε να χρησιμοποιούνται πλέον αλλοδαποί ναυτικοί. Το αυτό δεν συμβαίνει στις κατηγορίες των αξιωματικών γέφυρας και μηχανής, αφού πρόθεση των πλοιοκτητριών εταιρειών είναι να διατηρούν και να προάγουν έλληνες αξιωματικούς.

6.2.4 Ηλικία Πλοίων

Η ηλικία των πλοίων είναι ένα μείζον θέμα που κατά καιρούς συνδέεται με την ασφάλεια των πλοίων – όχι μόνο των ακτοπλοϊκών – ή την άνεση και ποιοτική μεταφορά των επιβατών. Στο ζήτημα αυτό θα πρέπει να θεσμοθετηθεί η αποδοχή ή όχι των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας των εμπορικών πλοίων κάθε τύπου που εκδίδονται από αναγνωρισμένους Νηογνώμονες, οι οποίοι είναι αρμόδιοι (εκτός των επιθεωρητών του κράτους της σημαίας) για την τήρηση των προτύπων ασφαλείας και την τήρηση των προδιαγραφών που θέτουν οι διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμοί. Εάν ακολουθηθεί η διεθνής πρακτική, το όριο ηλικίας των πλοίων πρέπει να απελευθερωθεί. Εάν όχι, οδηγείται η αγορά σε μία ακόμη στρέβλωση, η οποία αντιβαίνει στην λογική με την οποία τα επιβατηγά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια διεθνών προορισμών και πλόων βρίσκονται στην αγορά ακόμη και σε ηλικίες των 60 ή πλέον χρόνων, χωρίς να αμφισβητείται η αξιοπλοΐα τους.

Η Ελληνική νομοθεσία διά του ΠΔ 124/2006, προσπάθησε να συμπληρώσει τον 2932/2001, χωρίς όμως να συμπεριλάβει ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια και την λειτουργία όλων των επιβατηγών πλοίων, π.χ. υδροπτέρυγα, επιβατηγά – οχηματαγωγά ανοικτού τύπου, ταχύπλοα κλπ.

6.2.5 Λοιπά Ζητήματα θεσμικού χαρακτήρα

Λοιπά ζητήματα που άπτονται του θεσμικού πλαισίου και χρήζουν ρύθμισης ως έχοντα σχέση με οικονομικές προεκτάσεις, αφορούν την προσαρμογή με την Κοινοτική Νομοθεσία σε θέματα διευκόλυνσης των πλοίων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών γενικότερα κατά την προσέγγισή τους στα λιμάνια. Θεωρείται ως μη συμβατό με τον τρόπο λειτουργίας της ακτοπλοϊκής αγοράς το ζήτημα της επιβολής προστίμων για καθυστερημένη άφιξη ή αναχώρηση ιδίως κατά τους θερινούς μήνες όπου η ελλιπής λιμενική υποδομή ιδιαίτερα των νησιών, το στενό οδικό δίκτυο των νησιών προς το λιμένα, αλλά και ο αυξημένος όγκος επιβατών και αυτοκινήτων οδηγούν σε εκτροπή από το ανακοινωθέν χρονοδιάγραμμα.

Κάτι αντίστοιχο δεν συναντάται σε άλλες αγορές, όπως στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών όπου σαφώς οι υποδομές είναι σε πολύ πλεονεκτικότερη θέση, αλλά και οι απαιτήσεις φορτο-εκφόρτωσης πολύ μικρότερες. Θεωρείται παράλογη η δίωξη του πλοιάρχου στην περίπτωση καθυστερήσεων ή βλαβών στην ακτοπλοΐα, κάτι που δεν ισχύει για τους κυβερνήτες των αεροσκαφών στην αεροπορική αγορά, οι καθυστερήσεις των οποίων δεν είναι κάτι το άγνωστο και σπάνιο.

Άλλωστε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορθώς σκεπτόμενη υιοθέτησε πρόσφατα τις Οδηγίες

- 5789/2009 (Interinstitutional File:2009/0005, 27 Ιανουαρίου 2009) και
- 14063/09 (Interinstitutional File: 2009/0005, 14 Οκτωβρίου 2009)¹⁰³, σε συνδυασμό με την Οδηγία 5775/09 (26 Ιανουαρίου 2009), για την υιοθέτηση διευκολύνσεων κατά τις διαδικασίες προσέγγισης πλοίων στα λιμάνια.

Η υιοθέτηση ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα προϋποθέτει πολλές ακόμη αλλαγές, αλλά πρωτίστως απαιτεί τον εξορθολογισμό λειτουργίας της με απώτερο στόχο την δημιουργία προϋποθέσεων βιώσιμης αγοράς προς όφελος κυρίως της νησιωτικής περιφέρειας.

Η ενοποίηση Κανονισμών, Υπουργικών Αποφάσεων, Προεδρικών Διαταγμάτων και Νόμων θα πρέπει να εξετασθεί εκ νέου σε μια συνολική προσέγγιση με γνώμονα την προσήλωση στο Κοινοτικό Δίκαιο και τις επιταγές προς το πνεύμα και την ουσία των νομοθετημάτων του.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ο οποίος διέπει μερικώς το καθεστώς

103 Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community and repealing Directive 2002/6/EC

λειτουργίας της Ακτοπλοΐας και μετράει ήδη 35 έτη, αποτελεί όμως παράλληλα ένα θεσμικό εργαλείο συνολικής αντιμετώπισης της αγοράς, θα πρέπει να αναθεωρηθεί και να εκσυγχρονιστεί σε ένα σύγχρονο θεσμικό εργαλείο το οποίο θα λαμβάνει υπ' όψιν του τόσο το κοινωνικό πλεόνασμα που ούτως ή άλλως δημιουργεί η ακτοπλοϊκή μεταφορική υπηρεσία, όσο και το ιδιωτικό πλεόνασμα το οποίο αποτελεί το μέσο για την ύπαρξη και διατήρηση της ακτοπλοϊκής αγοράς στο σύνολό της. Μία από τις αρχές του επικαιροποιημένου θεσμικού πλαισίου θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση ενιαίας ρυθμιστικής αντιμετώπισης για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς συναρτήσει του ιδιοκτησιακού τους καθεστώτος.

Επιμέρους οικονομικά ζητήματα όπως η φορολόγηση των εταιρειών, η ενίσχυση των κεφαλαιουχικών επενδύσεων μέσα από το πλέγμα κινήτρων που διέπει άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, θα πρέπει σταδιακά να τεθούν υπ' όψιν κοινών επιτροπών εμπειρογνομόνων και κοινωνικών φορέων, έτσι ώστε ο ακτοπλοϊκός χάρτης να επανασχεδιαστεί πριν οδηγηθεί σε πλήρες οικονομικό και κοινωνικό αδιέξοδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (2006), *Ετήσιο Δελτίο Χρήσης 2006*
- ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (2007), *Ετήσιο Δελτίο Χρήσης 2007*
- ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (2008), *Ετήσιο Δελτίο Χρήσης 2008*
- ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ (2009), *Ετήσιο Δελτίο Χρήσης 2009*
- ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (2006), *Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου & Ετήσιες Εταιρικές και Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2006*
- ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (2006), *Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου & Ετήσιες Εταιρικές και Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2007*
- ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (2006), *Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου & Ετήσιες Εταιρικές και Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2008*
- ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (2006), *Έκθεση Διαχείρισης Διοικητικού Συμβουλίου & Ετήσιες Εταιρικές και Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2009*
- Γουλιέλμος Α. & Σαμπράκος Ε. (2002), *Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Εθνική Τράπεζα (2009), *Οι χαμηλές τιμές του πετρελαίου ανάσα για την ακτοπλοΐα*
- Κουκάκη Ι. Θ. (2006), *Πρόσθετες ευθύνες γεννά η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών*. Διαθέσιμο: <http://www.hellenicnavy.gr/eue/arthra/IOYNIOS06/4.pdf>
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (2006), *Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της χρήσεως 2006*
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (2007), *Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της χρήσεως 2007*
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (2008), *Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της χρήσεως 2008*
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (2009), *Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της χρήσεως 2009*
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (2006), *Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση χρήσης 2006*
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (2007), *Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση χρήσης 2007*
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (2008), *Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση χρήσης 2008*
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (2009), *Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση χρήσης 2009*

Παρατηρητήριο για την Κοινωνία της Πληροφορίας (2008), *Μελέτη Διείσδυσης Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών στον Τομέα του Τουρισμού: Στρατηγικές και Προοπτικές*

Σαμπράκος Ε (1996), *Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα και οι επιπτώσεις από την ανταγωνιστικότητα των μέσων*, Πρακτικά 2^{ης} Ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, σελ. 103-119.

Σαμπράκος Ε, Γκατζόλη Α. (1997), *Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της Επιβατηγού Ναυτιλίας*, Επιστημονική Επετηρίδα, Τιμητικός Τόμος Β.Ν. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ.193-206.

Σαμπράκος Ε. (2001), *Ακτοπλοΐα και Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Περιφερειακής Ανάπτυξης, τεύχος 14/2001.

Σαμπράκος Ε., Λιάπης Κ. και Ρήγας Κ. (2005), *Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία σε Θέματα Οργάνωσης και Χρηματοδότησης Άγονων Ακτοπλοϊκών Γραμμών*, Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητού Θ. Σκούντζου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Τράπεζα Πειραιώς (2009), *Κλαδική Μελέτη 11 – Παραγωγή και Εμπόριο Καυσίμων*

Φουστάνος Μ. Γ. (2010), *Ελληνική Ακτοπλοΐα 1945 – 1995*. ΑΡΓΩ ΕΚΔΟΤΙΚΗ - ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ Μ.Ε.Π.Ε.

ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΕ (2006), *Ετήσια Έκθεση – Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2006*

ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΕ (2007), *Ετήσια Έκθεση – Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2007*

ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΕ (2008), *Ετήσια Έκθεση – Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2008*

ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΕ (2009), *Ετήσια Έκθεση – Οικονομικές Καταστάσεις χρήσης 2009*

ΧΤΡC (2007), *Ετήσια έκθεση για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – «Εξελίξεις και προοπτικές σε γόνιμο έδαφος»*

ΧΤΡC (2008), *Ετήσια έκθεση για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – «Νέα Εποχή σε Ρυθμούς Κηληθόνη»*

ΧΤΡC (2009), *Ετήσια έκθεση για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – «Η κρίση έφερε γκρίνιες και ευκαιρίες»*

ΧΤΡC (2010), *Ετήσια έκθεση για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – «Δύσκολες κινήσεις εντός ναρκοπεδίου»*

Ψαρούτης Ν.Χ. (2006), *Θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα*. Συμπόσιο Σίφνου 30.6.2006

Ψαρούτης Ν. Χ. (2007), *Απελευθέρωση Ακτοπλοΐας: Αλήθεια ή Μύθος*. Ναυτικά Χρόνια

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Barry Logliano Salles (2010), *Shipping and Shipbuilding Markets – Annual Review 2010*

- BP (2010), *Statistical Review of World Energy*
- Goulielmos A.M. & Gatzoli A. (2004), *An analysis of the pricing system in the Greek-Italian coastal routes*, *Maritime policy & Management*, Int. Journal, Vol. 31, No 4, 269-285.
- Goulielmos A. (1996), *The role of Greek shipping and ports in the Roundtable Conference in SSS*. Bergen, Norway
- Goulielmos A.M. & Gatzoli A. (2007), *The structure of the Market in the Greek-Italian Sea transportation: a theoretical and empirical investigation*, discussion paper. Pp. 1-24.
- Institute of Shipping Economics and Logistics (2009), *Shipping Statistics and Market Review*. Statistical Publications
- Igbokwe Mickael (2003), *The New Cabotage Act – Its indented effect on the local shipping industry*. Presentation at the Annual Maritime Seminar of the Nigerian Maritime Law Association held on 13th and 14th May of 2003
- UK Trade and Investment (2006), *Marine Sector: Greece*
- Sambracos E. (2000), *Exploring Operational problems of the good supply chain in the Greek Islands: Towards a reengineering of the system*, 16th SOLE International Logistics Congress, Versailles 4-6 October.
- Sambracos E. (2000), *Small containers a new challenge to optimize door to door transport chains in Europe. The case of the Greek Islands*, European Commission EUCO-COST/339/1/00. Barcelona- Spain, p.8-14.
- Sambracos E. (2001), *The role of Greece in the inland transport of the Central and East Europe*. 1st European Inland Waterway Navigation Conference, Hungary
- Sambracos E., Tsiaparikou I (2001), *Sea-going labor and Greek Owned Fleet: a major aspect of fleet competitiveness*, *Journal of Maritime Policy and Management*, vol. 28 No 1, p. 55-69.
- Sambracos E. (2001), *The contribution of coastal shipping in the regional development of the Greek islands. The case of the Southern Aegean region*. Essays in Honor of Late Prof. Kodosakis, University of Piraeus, p. 895-910.
- Sambracos E. (2001), *Air-sea transport: competitiveness or complementarity in the Greek insular market?* Proceedings of International Conference on air transport and airports “Evolutions in the 21st Century” University of Patras 3-4 December.
- Sambracos E., Rigas K. (2003), *Air Transport Market deregulation and its effects on the Short Sea Shipping of the Greek Domestic Market* proceedings ATRS 2003 World Conference.
- Sambracos, Paravantis, Tarantilis, Kiranoudis (2004), *Dispatching of small containers via coastal freight liners: The case of the Aegean Sea*, *European Journal of Operational Research*, vol.152, No 2, p. 365- 381.
- Sambracos E., Rigas K. (2007), *Passenger Reactions to Market Deregulation: First Results from the Experience of the Greek Islands Market*, *Journal of Air Transport Management*, Vol 13, pp. 61-67.

Sambracos E. & Rigas K, Gatzoli A (2007), *Air and Sea Transport: Strategies to Increase Competition*, Proceedings 1st International Scientific Conference: Competitiveness and Complementarity of Transport Modes - Perspectives for the Development of Intermodal Transport University of the Aegean, 10-12 May - Chios, Greece.

Sambracos E. (2007), *The Development of Short Sea Shipping in the Eastern Mediterranean Region: Towards a rational E.U. Freight Transport Policy*, proceedings of 10th International Maritime Conference MARDCON, Ain Sokhna, Egypt, 4-5/11/2007 p. 1/8-8/8.

Νομοθεσία

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1995-1996) και για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών. (Βρυξέλλες, 17.06.1997, COM(97) 296 τελικό)

Οδηγία 98/18 (ΕΕL 144/1998), *Οδηγία του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία*

Κανονισμός 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (1995-1996) και για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών.

ΦΕΚ 64/Α/13.3.1974, Προεδρικό Διάταγμα Υπ' αριθμ. 177, *Περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών - μεσογειακών - τουριστικών) πλοίων*

ΦΕΚ 106/5.5.1976, Νόμος 314/1976, *Περί κυρώσεων της υπογραφείσης εν Βρυξέλλαις διεθνούς συμβάσεως «περί αστικής ευθύνης συνέπεια ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*

ΦΕΚ 13/14.2.1991, Νόμος 1923/1991, *Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «για τον περιορισμό της ευθύνης για της ναυτικές απαιτήσεις*

ΦΕΚ 106/Α/13.6.1995, Προεδρικό Διάταγμα 197/1995: *Κύρωση του πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης του 1969 περί αστικής ευθύνης συνέπεια ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*

ΦΕΚ 110/Α/2.6.1999, Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 103, *Κανόνες και πρότυπα για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998*

ΦΕΚ 145/Α/27.6.2001, Νόμος 2932/2001: *Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις*

ΦΕΚ 212/Α/25.9.2001, Προεδρικό Διάταγμα 314/2001, *Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από*

οχήματα go-go πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29-4-1999.

ΦΕΚ 153/Α/19.6.2003, Νόμος 3153/2003, Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

ΦΕΚ 151/Α/6.8.2004, Νόμος 3260/2004, Ρυθμίσεις του συστήματος προσλήψεων και λοιπές ρυθμίσεις

ΦΕΚ 79/Α/31.3.2005, Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 52, Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (go-go) σύμφωνα με την Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003

ΦΕΚ 100/Α/17.4.2005, Προεδρικό Διάταγμα Υπ' αριθ. 66, Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 103/1999 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998» (Α' 110) όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίηση του με το π.δ. 309/2003 (Α' 261), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003 (L123/28/17.5.2003)

ΦΕΚ 273/Α/4.11.2005, Νόμος 3409/2005, Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις

ΦΕΚ 54/Α/30.3.2006, Νόμος 3450/2006, Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις

ΦΕΚ 136/Α/6.6.2006, Προεδρικό Διάταγμα 124/2006, Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση σε συμμόρφωση με το Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998

ΦΕΚ 258/Α/27.11.2006, Νόμος 3511/2006, Αναδιοργάνωση του Πυροσβεστικού Σώματος, αναβάθμιση της αποστολής του και άλλες διατάξεις

ΦΕΚ 122/Α/8.6.2007, Νόμος 3569/2007, Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

ΦΕΚ 1251/Β/20.7.2007, Απόφαση Αριθμ. 3525.5/01/2007, Κύρωση συλλογικής σύμβασης πληρωμάτων ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων

ΦΕΚ 1928/Β/8.9.2009, Απόφαση Αριθμ. 3525.5/01/2009, Κύρωση συλλογικής σύμβασης πληρωμάτων ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων

Στατιστικά Στοιχεία

Attica Group, Εξέλιξη των τιμών FO 380, FO 180 & MGO στο λιμάνι του Πειραιά

Clarksons Research (2010), *Oil Prices*

Hellstat

Lloyds Register Seasearcher Database

Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (2009), *Στατιστικές Εργασίες 2006 – 2007*

Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε)

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ)

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων & Στατιστικές
Επετηρίδες

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Τ.Ε.)

Τράπεζα της Ελλάδος – Ευρωσύστημα (2009), *Στατιστικό Δελτίο Οικονομικής
Συγκυρίας*

OECD, Ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων

Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, *Δηλώσεις τακτικής
δρομολόγησης περιόδου 1/11/2010 - 31/10/2011 που κατατέθηκαν στη Διεύθυνση
Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και
Ναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.2932/2001.*

Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, *Συμβάσεις ανάθεσης
δημόσιας υπηρεσίας 2010*

World Travel and Tourism Council (WTCC)