

ΑΓΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Υπεύθυνος καθηγητής:
Κος. Αρραμόπουλος Άρραμ

« Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ
ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ»



Φοιτήτρια:
ΓΚΟΥΒΡΑ ΝΕΡΑΝΤΖΙΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6816
----------------------	------

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	<u>Σελίδες</u>
> ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	σελ. 8
1.1.α. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	σελ. 9
1.1.β. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ-ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ. 9
1.2 Ιστορικά στοιχεία	
1.2.α. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 12 ^ο ΑΙΩΝΑ	σελ.2 . σελ.10
1.2.β. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ	σελ.11
1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ.13
1.4. ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ.15
1.5.α. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ.15
1.5.β. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ.16
1.6. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΑΩΝ	σελ.16
1.7. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ.16
1.8. ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	σελ.16
> Κεφάλαιο 2^ο ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	σελ.17
2.1. ROLL ON-ROLL OFF (RO-RO)	σελ.18
2.2.1. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	σελ.18
2.2.2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	σελ.18



2.2.3. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ	σελ.18
2.2.4. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ	σελ.19
2.2.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	σελ.19
➤ Κεφάλαιο 3^ο ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	σελ.21
3.1. ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΤΕΛΕΧΩΝΟΥΝ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	σελ.21
3.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	σελ.23
3.3.α. ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ	σελ.24
3.3.β. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ	σελ.24
3.3.γ. ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ-ΠΑΘΗΤΙΚΟ-ΚΑΘΑΡΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ	σελ.24
3.4. ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	σελ.25
3.5. ΑΠΟΔΕΙΞΕΙΣ (VOUCHERS)	σελ.27
➤ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	σελ.27
4.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	σελ.27
4.2. ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	σελ.28
4.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	σελ.28
4.4. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	σελ.29
4.5. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 959/79	σελ.30
4.6. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΑΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 849/78	σελ.31

4.7. ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	σελ.32
4.8. ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	σελ.33
4.9. ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	σελ.34
4.10. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	σελ.34
4.10. Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	σελ.37
4.11. ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν. 89/1967	σελ.38
4.12. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	σελ.38
4.13. Η ΖΗΤΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	σελ.38
4.14. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	σελ.39
4.14.α. ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	σελ.39
β. Ο ΣΤΟΛΟΣ (ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ)	σελ.40
4.15. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	σελ.41
4.16. Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	σελ.41
4.17. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	σελ.42
4.18. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	σελ.42
4.19. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ.43
4.20. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ.45
4.21. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	σελ.46
4.22. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ	σελ.46

4.23. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	σελ.47
4.24. ΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΛΟΙΑΣ ΣΤΑ ΤΑΧΕΑ RO-PAK FERRIES	σελ.47
4.25. ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ	σελ.48
➤ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	σελ.49
5.1. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	σελ.49
5.2. ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ SAVOTAGE	σελ.50
5.3. <u>ISM CODE</u>	σελ.53
5.4. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ	σελ.54
5.4.α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ	σελ.54
5.4.β. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	σελ.55
5.5. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	σελ.55
5.6. ΠΟΥ ΕΣΤΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ	σελ.56
➤ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	σελ.57
6.1. ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ	σελ.57
6.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	σελ.58
6.2.α. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΟ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ (ΑΕΠ)	σελ.58
6.2.β. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ	σελ.59

6.2.γ. Ο ΧΡΟΝΟΣ	σελ.60
6.2.ε. Η ΑΝΕΣΗ	σελ.61
6.2.ζ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ.62
6.3. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ	σελ.64
6.4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	σελ.65
6.5. ΕΘΝΙΚΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ	σελ.66
6.6. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	σελ.66
> ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	σελ.68
7.1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	σελ.69
7.2. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	σελ.69
7.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	σελ.70
7.3.1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	σελ.70
7.3.1.α. ΠΟΣΟΤΗΤΑ	σελ.70
7.3.1.β. ΠΟΙΟΤΗΤΑ	σελ.71
7.3.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	σελ.71
7.3.3. ΦΟΡΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	σελ.71
7.3.4. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	σελ.71
7.3.5. ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	σελ.72
7.3.6. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ	σελ.72
7.3.7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ	σελ.72
7.3.8. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	σελ.73

7.3.9. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	σελ.74
7.3.10. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΩΩΝ	σελ.74
7.3.11. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	σελ.77
7.3.12. ΑΝΙΣΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	σελ.77
7.3.13. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΑΣΕΙΣ	σελ.78
7.3.14. Η ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΤΗΣ «ΠΙΤΑΣ»	σελ.80
7.3.15. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	σελ.80
7.3.16. ΕΠΙΒΟΛΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ	σελ.81
7.3.17. ΘΕΜΑΤΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	σελ.82
7.3.18. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	σελ.82
➤ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο YACHTING	σελ.84
8.1. ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ	σελ.84
8.2. Το YACHTING ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ	σελ.85
8.3. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	σελ.86
8.3.α. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΚΟΤΗΤΑ	σελ.87
8.3.β. ΕΛΛΕΙΨΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	σελ.87
8.3.γ. ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΕΞΑΓΩΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	σελ.88
8.4. ΣΧΟΛΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ	σελ.88

8.6. YACHTING ΚΑΙ YACHT-CLUBS	σελ.90
8.7. ΚΑΥΣΙΜΑ, ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ, ΤΙΜΕΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ	σελ.90
8.8. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΠΡΟΒΟΛΗ-YACHTING INTERNET – CD ROMS	σελ.90
8.9. BOATING	σελ.90
8.10. YACHTING ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ	σελ.91
8.11. OFF-SHORE COMPANIES – ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	σελ.91
8.12. CABOTAGE	σελ.91
8.13. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	σελ.91
8.14. ΚΡΙΣ-ΚΡΑΦΤ, JET SKI, ΦΟΥΣΚΩΤΑ	σελ.91
8.15. WINDSURFING	σελ.91
8.16. ΑQUAMATIC – AQUA DIVE – ΣΚΟΠΟΒΟΛΗ – ΚΑΛΑΜΙΑ ΨΑΡΕΜΑΤΟΣ	σελ.92
8.17. ΤΑ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ	σελ.92
8.18. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ	σελ.92
Πίνακες – διαγράμματα	σελ.94
Επίλογος – Συμπεράσματα	σελ.96
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ.101



1.1.α. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Ναυτιλία είναι το σύνολο των απαραίτητων ανθρώπινων δραστηριοτήτων, προκειμένου να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Θαλάσσια μεταφορά εννοείται η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θαλάσσης από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο. Ως οικονομική έννοια νοείται κάθε σύμβαση που δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα από τους συμβαλλόμενους να διακινήσει, μέσω θαλάσσης, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο γης σε άλλο.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για μια μεταφορά είναι:

- α - ο όγκος της μεταφοράς
- β - ή ταχύτητα
- γ - ο βαθμός ασφαλείας
- δ - η ικανότητα εκτέλεσης της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)
- ε - το κόστος μεταφοράς

Σήμερα το 90% του εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης. (τα 3/4 της γης καλυπτονται από θάλασσα). Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου που είναι οικονομική μονάδα με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, ότι δεν παράγει η ίδια αγαθά αλλά μεταφέρει αυτά από την παραγωγή στην κατανάλωση. Η τεράστια ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών οφείλεται σε δυο γεγονότα:

1. στη χρήση του ατμού" ως μέσου πρόωσης των πλοίων και

2. στην εισαγωγή του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικού κατασκευής των πλοίων.

Το ιδιαίτερο Χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ο άμεσος επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες που λαμβάνουν χώρα σε πεδία εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις.

Επίσης ένα άλλο Χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών - Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Κύπρου, Ονδούρας, Παναμά, κ.λ.π. Τα 2/3 του ελληνόκτητου στόλου βρίσκονται εκτός εθνικού νηολογίου δηλαδή περίπου 2.000 πλοία το έτος 1991 ανήκαν σε έλληνες αλλά έφεραν ξένη σημαία. Πολλά περιοδικά, ιδιαίτερα κρατών μελών της Ε.Ο.Κ. κάνουν λόγο για την Ελληνική ναυτιλία όπως το Γαλλικό LE MARIN με τον τίτλο ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία αναφέροντας ότι ένα στα τέσσερα πλοία της Ε.Ο.Κ. φέρει Ελληνική σημαία.

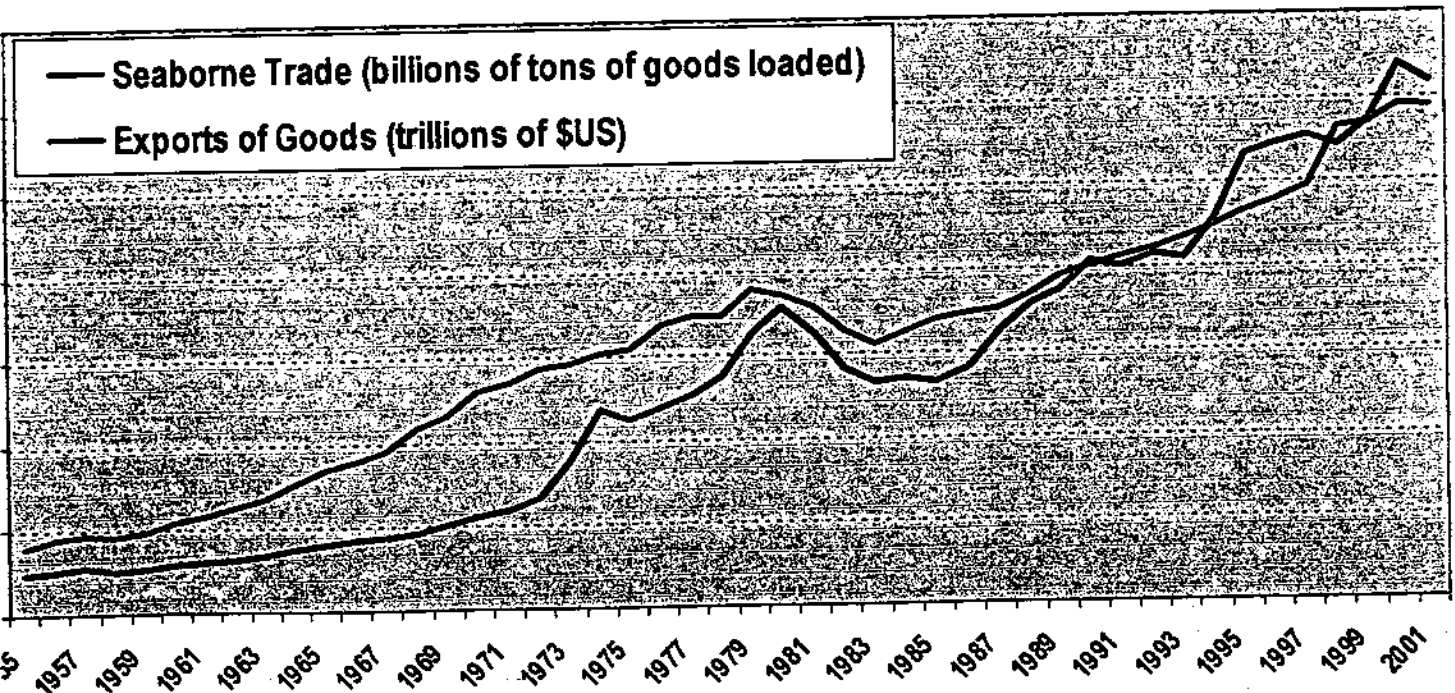
Είναι γεγονός ότι για την Ελλάδα η θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής. Ετσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων Χάρη στην οποία δηλώνουμε την παρουσία μας σε όλα τα λιμάνια του κόσμου και διαμορφώνουμε τον δικό μας τρόπο Ζωής που είναι η ταυτότητά μας.

1.1.β. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ-ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο, δηλαδή προσφέρει τις υπηρεσίες της για την μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών. Συνέπεια του γεγονότος αυτού είναι ο επηρεασμός της από γεγονότα και παράγοντες, που λαμβάνουν χώρα σε πεδία εκτός Ελλάδος και μάλιστα σε πολύ μακρινές αποστάσεις.

Επίσης, ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της ελληνικής ναυτιλίας, είναι ότι τα πλοία του ελληνόκτητου στόλου φέρουν τη σημαία 25 διαφορετικών κρατών (Ελληνική, Μάλτας, Λιβερίας, Ονδούρας, Κύπρου, Παναμά, κτλ). Τα 2/3 του ελληνόκτητου στόλου βρίσκονται εκτός εθνικού νηολογίου, δηλαδή περίπου 2000 πλοία το έτος 1991 ανήκαν σε Έλληνες, αλλά έφεραν ξένα σημαία. Πολλά περιοδικά, ιδιαίτερα κρατών μελών της ΕΟΚ, κάνουν λόγο για την ελληνική ναυτιλία, όπως το γαλλικό *Le Marin* με τον τίτλο: «ένας στόλος με παγκόσμια ακτινοβολία», αναφέροντας ότι 1 στα 4 πλοία της ΕΟΚ φέρει ελληνική σημαία.

Είναι γεγονός ότι η θάλασσα εδώ και 5000 χρόνια παίζει αποφασιστικό ρόλο για την Ελλάδα, στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων της φυλής. Έτσι δημιουργήθηκε η ναυτική παράδοση των Ελλήνων, χάρη στην οποία διαμορφώνουμε το δικό μας τρόπο ζωής, όπου είναι η ταυτότητά μας.



Πηγή: Worldwatch Institute. United Nations, Review of Maritime Transport.

1.2 Ιστορικά στοιχεία

1.2.α. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 12^ο ΑΙΩΝΑ.

Το πρώτο πλοίο, ήταν ένας κορμός δένδρου κινούμενος με τα χέρια των επιβατών.

Η γεωγραφική θέση μιας χώρας και οι κλιματολογικές συνθήκες αυτής επηρεάζουν κατά πολύ την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Δεν είναι τυχαίο ότι οι μεγάλοι πολιτισμοί της ιστορίας δημιουργήθηκαν από λαούς που κατοικούσαν κοντά στη θάλασσα ή το νερό που πάντοτε αποτελεί πηγή ζωής και δημιουργίας και είχαν επωφεληθεί ποικιλοτρόπως από αυτήν.

Ένας από τους αρχαιότερους πολιτισμούς είναι ο Αιγυπτιακός. Εκεί στον Νείλο οι Αιγύπτιοι χρησιμοποίησαν τα πλοία τους, περίπου 6.000 χρόνια Π.Χ. Αυτό μαθαίνουμε από αγγεία που βρέθηκαν μετέπειτα και απεικονίζουν Αιγυπτιακά πλοία.

Οι Αιγύπτιοι αναγκάστηκαν να κατασκευάσουν πλοία για να μεταφέρουν κατά μήκος του Νείλου ποταμού τις πέτρες που χρησιμοποίησαν για την κατασκευή των ναών και των πυραμίδων. Μάλιστα επειδή δεν είχαν ξυλεία, αγόραζαν από τον Λίβανο, έκαναν δηλαδή θα λέγαμε σήμερα, εισαγωγή ξυλείας, την μεταφορά της οποίας μάλιστα διενεργούσαν οι Κρήτες που είχαν αναπτύξει, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, σπουδαίο εμπορικό στόλο.

Οι Αιγύπτιοι δεν κατασκεύαζαν τα πλοία τους χωρίς λόγο. Η κατασκευή των πλοίων ήταν για να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Έτσι κατασκεύαζαν σκάφη με σανίδες που καρφώνονταν παράπλευρα με ξύλινα καρφιά, με σχοινιά ή δερμάτινα λουριά.

Οι Φοίνικες ήταν εκείνοι που ναυπήγησαν πλοία ικανά να αντιμετωπίσουν τις αντιξοότητες της θάλασσας. Ναυπήγησαν πλοία που ήταν πολύ μακριά και πολύ στενά και συνεπώς πολύ ταχύτερα από τα χοντρά σκάφη των αιγυπτίων που μετακινούνταν κατά μήκος των ακτών των μεγάλων ποταμών τους. Διατήρησαν το κατάρτι των Αιγυπτίων που έμοιαζε με ένα V ανάποδο και πολλές φορές χρησιμοποιούσαν δύο πανιά, το ένα σήκωναν στη δεξιά μεριά της κεραίας και το άλλο στην αριστερή.

Επίσης οι Φοίνικες χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά την άγκυρα. Χρησιμοποίησαν ως άγκυρα μεγάλες πέτρες ή σακιά από δέρματα γεμάτα με χαλίκια. Εξοπλίζοντας οι Φοίνικες τα σκάφη τους με πανιά και άγκυρα και αλλάζοντας το σχήμα του πλοίου μπόρεσαν να ταξιδεύσουν σ' όλη την Μεσόγειο και να διαβούν τις Ηράκλειες στήλες (το σημερινό στενό του Γιβραλτάρ) φθάνοντας μέχρι τη Βαλτική θάλασσα. Επίσης κατά τον Ηρόδοτο, Φοινικικός στόλος ναυλωμένος από τον βασιλιά της Αιγύπτου Νεκώ, έκανε τον περιπλου της Αφρικής.

Δεν υπήρξαν παρά μόνο τρεις σπουδαίες αλλαγές στην ιστορία των ναυπηγήσεων κατά τις πέντε τελευταίες χιλιετηρίδες και οι τρεις τους ήταν η άμεση συνέπεια μεγάλων ανατροπών στον κοινωνικό, οικονομικό και επιστημονικό τομέα που έθιξαν όλα τα πεδία της ανθρώπινης δραστηριότητας. (κωπηλάτες -δούλοι, αργότερα κατάδικοι, δολοφόνοι, κλέφτες, ληστές, αυτοί αλυσσοδένονταν σ' ένα κουπί και γίνονταν ένα με το όργανο προώθησης).

Δεύτερη αλλαγή ήταν η χρήση της πυρίτιδας (μπαρούτι) που στην ξηρά κατέστρεψε την υπεροχή της παλιάς φεουδαρχικής αριστοκρατίας και στη θάλασσα έδωσε μεγαλύτερη ταχύτητα στα πλοία.

Η τρίτη αλλαγή ήταν η εφεύρεση της ατμομηχανής που κατέστησε το πλοίο εντελώς ανεξάρτητο από την μυϊκή δύναμη και τον άνεμο. Αυτός ο τύπος πλοίου διατηρήθηκε μέχρι που οι Ρωμαίοι για να αντιμετωπίσουν τους Καρχηδόνιους,

ενίσχυσαν την πλώρη των πλοίων ώστε να τα κάνουν πραγματικούς κριούς. Με αυτό τον τρόπο έσπαζαν τα πλευρά του σκάφους που ήθελαν να βουλιάξουν.

Οι λαοί της βόρειας Ευρώπης βελτίωσαν την κατασκευή του πλοίου. Προέβησαν σε ένα σημαντικό νεωτερισμό στη ναυπηγική τέχνη. Χρησιμοποίησαν τον κορμό δένδρου για καρίνα του πλοίου πράγμα που και σήμερα εξακολουθεί να γίνεται, με τη μόνη διαφορά ότι για καρίνα χρησιμοποιείται μέταλλο. Τα πλοία των Βίκινγκς ήταν εφοδιασμένα με ένα κατάρτι που ορθωνόταν στο κέντρο της πλώρης του σκάφους. Οι Νορμανδοί που είχαν κάνει το πλοίο σπίτι τους υπήρξαν σπουδαίοι στη ναυτική τέχνη δηλαδή στην ικανότητα να θαλασσοπλοούν εκμεταλλευόμενοι κατάλληλα τις θαλάσσιες συνθήκες. Μέχρι τον 12ο αιώνα μ.Χ. δεν παρατηρείται κάτι το αξιόλογο στην ιστορία της ναυπηγικής τέχνης.

2.1.β. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ

Την τελευταία δεκαετία του 12ου αιώνα σημειώνεται αποφασιστική καμπή στην ιστορία των ναυπηγήσεων. Από την σύγκριση των πλοίων βορρά και νότου γεννήθηκε και αναπτύχθηκε ένας νέος τύπος πλοίου. Τα πλοία του βορρά στηρίζονταν για την προώθησή τους περισσότερο στον άνεμο παρά στη μυική δύναμη. Οι βόρειοι ήξεραν να χρησιμοποιούν τα πανιά με επιδεξιότητα. Ήξεραν να μικραίνουν την επικάνεια των πανιών, αναδιπλώνοντάς τα στην κορυφή ή το κέντρο κάτι που οι νότιοι αγνοούσαν.

Στις Σταυροφορίες του 11ου μέχρι και τον 13ο αιώνα τα πλοία μετέφεραν χιλιάδες ανθρώπους από την Ευρώπη στην Ασία και είναι η πρώτη μαζική μεταφορά. Βέβαια τα πλοία χρησιμοποιήθηκαν ως μεταγωγικά αλλά στον ίδιο χώρο μεταφέρονταν άνθρωποι, ζώα και πράγματα. Αργότερα στην έβδομη Σταυροφορία επί Λουδοβίκου - βασιλιά της Γαλλίας, προβλέφθηκε ειδικός χώρος για τους επιβάτες των πλοίων που διαιρέθηκε σε τρεις θέσεις κάτι που συμβαίνει και σήμερα. Κάποιος χώρος στην πρύμνη κρατήθηκε για τους αριστοκράτες, το κέντρο του πλοίου δόθηκε στη δεύτερη τάξη των ανθρώπων και η τρίτη θέση ήταν κάτω από το κατάστρωμα.

Τον 16ο και 17ο αιώνα, στη Μεσόγειο ο τύπος πλοίου που κυριαρχεί είναι η γαλέρα. Είναι το πλοίο της ανοικτής θάλασσας που κινείται με κουπιά, παρόλο που μπορεί να χρησιμοποιήσει πανιά. Αλλά η πραγματική γαλέρα εξαρτιόταν από την μυική δύναμη για να προωθηθεί.

Ήταν πολύ στενή στην πλώρη και την πρύμνη, είχε κατάστρωμα σ' όλο το μήκος της – ένα χαρακτηριστικό που την ξεχώριζε από τα χωρίς καταστρώματα πλοία των Νορμανδών και εξείχε ενάμισι μέτρο από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα κουπιά που έφθαναν τα εννιά και μερικές φορές τα δώδεκα μέτρα μήκος, δουλεύονταν από τέσσερες ή πέντε κωπηλάτες το καθένα. Μερικοί κωπηλάτες ήταν στραμένοι προς την πλώρη, οι άλλοι προς την πρύμνη ανάλογα με τον καιρό. Αυτοί σηκώνονταν από τον πάγκο τους για να σπρώξουν το κουπί και καθόντουσαν μετά το κτύπημα του κουπιού στη θάλασσα. Όλα αυτά γίνονταν με ρυθμό που έδινε ένα τύμπανο ή μιά τρομπέτα.

Ο ρουχισμός των κωπηλατών αποτελούνταν από δύο παντελόνια, δύο πουκάμισα, ένα αμπέχωνο από κόκκινη τσόχα, ένα μανδύα για το χειμώνα, ένα κόκκινο σκούφο και δύο κουβέρτες. Οι κωπηλάτες ήταν κατάδικοι και δούλοι. Οι κατάδικοι είχαν το κεφάλι κουρεμένο σύριζα. Γενικά η Ζωή των κωπηλατών ήταν απάνθρωπη και πολλές φορές αναγκάζονταν να κωπηλατούν με πλήρη ταχύτητα για δέκα ώρες.

Το 1372 χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά σε ναυμαχία η πυρίτιδα και εμφανίσθηκαν τα κανόνια. Αυτό είχε ως συνέπεια οι ναυπηγοί του 14ου αιώνα να τοποθετήσουν επικλινή σκέπαστρα πάνω από τα πλοία για να πέφτουν τα βλήματα στη θάλασσα. Επίσης οι ναυπηγοί του αιώνα αυτού αντιμετώπισαν δύο σοβαρά και αντίθετα προβλήματα, του βάρους και της ταχύτητας. Η κίνηση ενός πλοίου με μεγάλο βάρος λόγω των κανονιών του δεν ήταν εύκολο κατόρθωμα με μόνο τα πανιά.

Από τον 15ο μέχρι τον 18ο αιώνα η Ολλανδία, η Ισπανία και η Πορτογαλία ήσαν οι ηγετικές θαλάσσιες δυνάμεις. Ενώ η Ολλανδία κατείχε την ηγεσία στο Ευρωπαϊκό εμπόριο, η Ισπανία και η Πορτογαλία μονοπόλησαν τον Ατλαντικό ωκεανό. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το 1492 ο Κολόμβος με το πλοίο "Σάντα Μαρία" ανακάλυψε την Αμερική. Ο διάπλους του Ατλαντικού από πολλούς θαλασσοπόρους αποδεικνύει ότι θα είχε επέλθει εκτεταμένη βελτίωση στον εξαρτισμό των πλοίων. Κατά τα Επόμενα 350 έτη πολλοί τύποι πλοίων χρησιμοποιήθηκαν στον κόσμο χωρίς όμως οι ναυπηγοί να χειραφετηθούν από τα παλαιά πρότυπα. Γάλλοι και Άγγλοι ναυπηγοί συναγωνίζονταν στην ναυπηγική τέχνη, που την περίοδο αυτή χαρακτηρίζεται από την περίτεχνη διακόσμηση της πρύμνης. Ίσως η Γαλλία να υπήρξε η χώρα με τους μεγαλοφυέστερους ναυπηγούς τους οποίους αντέγραψαν τα βρετανικά ναυπηγεία.

Κατά το 1850 οι Αμερικανοί επιδόθηκαν στην τεχνική της ναυπήγησης εμπορικών ιστιοφόρων, Τα λεγόμενα (tea)clippers ταχύπλοα αμερικάνικα ιστιοφόρα όπως τα περίφημα "Τζέιμς Μπέινς" και "Φλαινγκ Κλάουντ" που πέτυχαν ρεκόρ ταχύτητας κατά τον περίπλου του ακρωτηρίου Χόρν με ταχύτητα 17 κόμβους. Η Αγγλία αμέσως ακολούθησε το παράδειγμα των Αμερικανών με το "Cutty Sark" το περίφημο ταχύπλοο ιστιοφόρο.

Αλλά στα τελευταία 200 χρόνια επήλθαν επαναστατικές πρόοδοι στο σχέδιο, στα υλικά, τις μηχανές και την ταχύτητα, απ' ότι έγινε στα προηγούμενα 6.000 χρόνια.

Τα πρώτα μεγάλα βήματα υπήρξαν η μετάβαση από τα ιστία (πανιά) στον ατμό και από το ξύλο στο σίδηρο.

Η εφεύρεση της ατμομηχανής εντοπίζεται στην πρώτη δεκαετία του 18ου αιώνα στην Αγγλία με την κατασκευή πρωτογενών ατμομηχανών για την άντληση νερού σε ανθρακωρυχεία. Στην ναυτιλία, η ατμομηχανή στην πρόωση των πλοίων χρησιμοποιείται 60 χρόνια μετά. Περί το 1785 στην Αμερική, Σκωτία και Γαλλία γίνονται οι πρώτες προσπάθειες εφαρμογής ατμομηχανών στην πρόωση των πλοίων.

Η πρώτη εμπορικά επιτυχής εφαρμογή της ναυτικής ατμοκίνησης γίνεται από τον Fulton το 1807 με το πλοίο "Clermont" που κάλυψε διαδρομή 150 μιλίων στον ποταμό Hudson της Ν. Υόρκης σε 32 ώρες περίπου, πέρασαν όμως πολλά χρόνια μέχρις ότου γίνει παραδεκτή η ανωτερότητα του ατμού και του σιδήρου.

Στην αρχή τα ατμόπλοια προωθούνταν με τροχούς και η τεχνολογία των αμμοτροχήλατων ποταμόπλοιων μεταφέρθηκε στους ωκεανούς με τη διατήρηση έστω και επικουρικά του ιστιοφορικού χαρακτήρα που γενικά συνέχιζε να αποτελεί την κύρια μέθοδο πρόωσης των ποντοπόρων πλοίων. Ο τροχός στα ατμοκίνητα πλοία χρησιμοποιήθηκε μέχρι που ο John Ericsson κατασκεύασε την έλικα και τα πλοία από τροχήλατα έγιναν ελικοκίνητα.

Η εμφάνιση των ελικοφόρων ατμοκινήτων πλοίων έγινε στο τέλος της τρίτης δεκαετίας του 19ου αιώνα.

Παρά την επαναστατικότητα του προωθητικού μηχανισμού των πλοίων αυτών, τα καλύτερα ιστιοφόρα συνεχίζουν να είναι ταχύτερα απ' όλα τα ατμοκίνητα στα επόμενα

χρόνια. Μία από τις μεγαλύτερες προόδους στην χρησιμοποίηση του ατμού για την προώθηση έγινε με την εφαρμογή του ατμοστροβίλου.

Το 1897 ο Charles Parsons παρουσίασε το πλοίο "Turbinia" να κινείται με ταχύτητα 34 κόμβων. Το 1911 ένα νέο μέσο πρόωσης, η ντιζελ ατμομηχανή, εφευρέθηκε από τον Γερμανό μηχανικό, Rudolf Diesel, και χρησιμοποιήθηκε στην ναυτιλία. Το πρώτο ντιζελοκίνητο ποντοπόρο πλοίο ήταν το "Selandia", το 1912.

Το έτος 1954 οι Η.Π.Α. καθείλκυσαν ένα πυρηνοκίνητο υποβρύχιο και το ονόμασαν "Ναυτίλος". Και έτσι μιά νέα εφαρμογή στην πρόωση του πλοίου εφαρμόζεται, η χρήση της πυρηνικής ενέργειας.

1.3. Ιστορική αναδρομή στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Η θάλασσα έχει ιδιαίτερη σημασία για την χώρα μας διότι άσκησε σημαντική επιρροή στον πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό τους στόλο διαδόθηκε σ' όλο τον κόσμο. Για εμάς τους Έλληνες, η ναυτοσύνη αποτελεί ένα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της φυλής μας.

Στην Κρήτη αναπτύχθηκε από το 3.000 π.Χ. μέχρι το 1.000 π.Χ. ένας αξιόλογος πολιτισμός που ονομάστηκε Μινωικός πολιτισμός. Οι Κρήτες στη 2η χιλιετία π.Χ. κυριάρχησαν με τα πλοία τους στην Ανατολική Μεσόγειο. Η αξιόλογη ναυτική τους δύναμη οφειλόταν στην έλλειψη τεχνών στη μεγαλόνησο. Χάρις στον εμπορικό τους στόλο οι Κρήτες έμποροι έφερναν στο νησί χαλκό από την Κύπρο, κασίτερο από την Αδριατική, χρυσό και ασήμι από τα νησιά του Αιγαίου, αμέθυστο και ελεφαντοστό από την Αίγυπτο. Επίσης με τα πλοία τους μετέφεραν σε διάφορα λιμάνια δικά τους προϊόντα όπως υφάσματα, όπλα, εργαλεία, Αγγεία κ.λ.π.

Την δεύτερη χιλιετηρίδα π.Χ. όταν ο Μινωικός πολιτισμός βρισκόταν στην ακμή του, στην Ελλάδα ήρθαν οι Αχαιοί που μολονότι ήρθαν από το βορρά εξοικειώθηκαν αμέσως με τη θάλασσα και με την κατάλυση της Μινωικής θαλασσοκρατορίας επεκράτησαν στη Μεσόγειο θάλασσα. Ανάμνηση της θαλασσοκρατορίας των αυτών είναι ο μύθος της Αργοναυτικής εκστρατείας.

Την πρώτη χιλιετηρίδα π.Χ. κατέρχονται στον Ελλαδικό χώρο οι Δωριείς οι οποίοι προσπαθούν να κυριαρχήσουν στις περιοχές των Αχαιών. Οι Αχαιοί μη δυνάμενοι να αποκρούσουν τους επιδρομείς στράφηκαν προς την Ανατολή όπου παρατηρείτο ιδιαίτερη κίνηση στην κατασκευή πλοίων που μετέφεραν τους Αχαιούς στα νησιά του Αιγαίου και τις Μικρασιατικές ακτές όπου ίδρυσαν αποικίες και επιδόθηκαν με επιτυχία στο θαλάσσιο εμπόριο.

Στην αρχαϊκή περίοδο, 8ος με 6ος αιώνας π.Χ., αναπτύχθηκαν οι πόλεις-κράτη και παράλληλα ιδρύθηκαν αποικίες στα παράλια του Εύξεινου Πόντου, της Μ. Ασίας και της Κάτω Ιταλίας. Σ' αυτό βοήθησε πάρα πολύ, ο εμπορικός στόλος των πόλεων αυτών, που μετέφερε τους αποίκους στις νέες εστίες τους.

Με την εμφάνιση των Περσών στο Αιγαίο πέλαγος, η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό.

Αποτέλεσμα της ναυτικής αφύπνισης των Ελλήνων ήταν η ήττα των Περσών σε πολλές ναυμαχίες και η εκδίωξη αυτών από τη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου. Μετά το τέλος των Περσικών πολέμων, η Αθήνα αναπτύχθηκε σε μεγάλη ναυτική δύναμη και ο Πειραιάς από ερημική τοποθεσία κατέστη το σπουδαιότερο εμπορικό και ναυτικό κέντρο της Μεσογείου. Η Αθήνα όμως έχασε το γόητρο της ως ναυτική δύναμη μετά

τον Πελοποννησιακό πόλεμο όταν και υποτάχθηκε στη Σπάρτη.

Τη σημασία του ναυτικού αντελήφθη και ο Μέγας Αλέξανδρος κατά την εκστρατεία του στην Ασία. Πολλές φορές αναγκάστηκε να δώσει εντολή για ναυπήγηση πλοίων, και με τη βοήθεια του στόλου, του οποίου την διακυβέρνηση είχε αναθέσει στον Νέαρχο, πέτυχε σημαντικές νίκες επί των Περσών και το κυριότερο έφθασε μέχρι το Δέλτα του Ινδού ποταμού, η εξερεύνηση του οποίου υπήρξε μία από τις μεγαλύτερες προσφορές του Μ. Αλεξάνδρου στον πολιτισμό.

Κατά την Ρωμαϊκή εποχή το ναυτικό των Ελληνικών πόλεων παρακμάζει και το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται από το Ρωμαϊκό ναυτικό που λόγω της βελτίωσης της ναυπηγικής τέχνης αποτελείται από πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας.

Με την ίδρυση της Κωνσταντινούπολης και την ραγδαία ανάπτυξη της σε εμπορικό κέντρο, αφυπνίσθηκε η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλασσιών οδών που συνδέουν τις τρεις ηπείρους - Ευρώπη - Ασία Αφρική, η Κων/λη απέκτησε και οργάνωσε πολύ καλά το ναυτικό της, που διακρινόταν σε πολεμικό και εμπορικό.

Επί του Ιουστινιανού (6ος μ.Χ.) γνώρισε ιδιαίτερη ακμή το Βυζαντινό ναυτικό. Τα Βυζαντινά πλοία που εναυπηγούντο στην Κωνσταντινούπολη ήσαν μεγαλύτερα από εκείνα προηγούμενων εποχών.

Με την άλωση της Κων/λης (29 Μαΐου 1453) από τους Τούρκους το Βυζαντινό ναυτικό καταλύθηκε, αλλά το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό δεν εξαφανίσθηκε. Οι Έλληνες των νησιών κατασκεύασαν μικρά σκάφη και θαλασσοπλούσαν με αυτά. Μάλιστα μερικές μη τουρκοκρατούμενες περιοχές συνέχισαν την ναυτιλιακή τους δραστηριότητα μέχρι την τουρκική κατάκτηση (Λέσβος, Σάμος, Ρόδος, Σύρος, Χίος, Κρήτη).

Στην μετεπαναστατική περίοδο, η εμπορική ναυτιλία ήταν ο μόνος οικονομικός κλάδος της χώρας που μπόρεσε να αναπτυχθεί. Οι παλαιές ναυτικές πόλεις προσπαθούν να αναπτυχθούν, σε εμπορικά και οικονομικά κέντρα.

Σε ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ελλάδος αναπτύσσεται η Σύρος που παρουσιάζει σημαντική οικονομική και εμπορική κίνηση. Έτσι το εμπορικό ναυτικό βαθμηδόν άρχισε να αποκτά την παλιά του αίγλη και να καταλαμβάνει εξέχουσα θέση στο διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Κατά την περίοδο αυτή, μεγάλη ακμή γνώρισε και η Ελληνική ναυτιλία στον Δούναβη ποταμό. Οι Έλληνες ανέπτυξαν οικονομικές δραστηριότητες σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του Δούναβη - Βράιλα, Γαλάτσι, Σουλινά - θεωρείται δε ότι η ναυτιλία του Δούναβη απετέλεσε τη μεγάλη αφετηρία για τη σύγχρονη εμπορική ναυτιλία μας.

Με την εισαγωγή του ατμού που άρχισε να εκτοπίζει τα ιστιοφόρα πλοία στις αρχές του 19ου αιώνα, η Ελλάδα λόγω έλλειψης κεφαλαίων ακολούθησε τις εξελίξεις στη ναυτιλία με αργό ρυθμό. Έτσι από το 1866, η ιστιοφόρος ναυτιλία της Ελλάδος αρχίζει να φθίνει και αρχίζει με αργό ρυθμό ο μετασχηματισμός της ναυτιλίας μας από ιστιοφόρο σε ατμοκίνητη.

Μεγάλος σταθμός για την ατμοπλοΐα υπήρξε η ίδρυση στην Ερμούπολη της Σύρου της επιβατηγού ατμοπλοϊκής εταιρείας με την αρχική προσωνομία «Ελληνική Ατμοπλοϊκή εταιρεία» που καθιερώθηκε με το όνομα "Ατμοπλοΐα της Σύρου". Η ίδρυση της εταιρείας αυτής ταυτίζεται με την εμφάνιση στην Ελλάδα της επαβατηγού ναυτιλίας που διακρίνεται πλέον από τη φορτηγό εμπορική ναυτιλία.

Μέχρι την εμφάνιση του ατμού, η ναυτιλία ήταν ενιαία χωρίς να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την μεταφορά των ανθρώπων. Αλλά κατά τους Βαλκανικούς

πολέμους 1912-13 η εμπορική ναυτιλία προσέφερε μεγάλη ενίσχυση, ποικιλοτρόπως στα διάφορα μέτωπα του αγώνα. Κατά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο η Ελλάδα απώλεσε το 82% του στόλου της. Στο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων χρονικό διάστημα, πολλές και σημαντικές διαφοροποιήσεις έγιναν στη ναυτιλία. Οι σημαντικότερες είναι:

α) η μεγένθυση του όγκου του πλοίου.

Από το 1914 μέχρι το 1939 τριπλασιάσθηκε ο όγκος του ελληνικού πλοίου. άλλαξε η εξωτερική του δομή, η εσωτερική του διαρρύθμιση, τα προωστήρια μέσα κ.λ.π. Από το 1927 χρησιμοποιείται το πετρέλαιο ως καύσιμη ύλη για την πρόωση των σκαφών.

β) διαφοροποιήσεις επήλθαν και στους ναυτιλλόμενους.

Η νέα τεχνολογία απαιτεί περισσότερες γνώσεις για την καλύτερη εκτέλεση του ναυτικού επαγγέλματος. Επίσης οι εφοπλιστές δημιουργούν κέντρα δραστηριότητας των στα μεγαλύτερα ναυτικά και οικονομικά κέντρα του κόσμου λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας. Μεγάλο κέντρο ναυτιλιακής δραστηριότητας Ελλήνων δημιουργήθηκε στο Λονδίνο.

Κατά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο η επιβατηγός ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της Γερμανικής αεροπορίας. Η υπερπόντιος εμπορική ναυτιλία συνέχισε τη δραστηριότητά της προσφέροντας υπηρεσίες στους συμμάχους με την διενέργεια υπερωκεάνιων μεταφορών μεταξύ Αφρικής - Αγγλίας - Ρωσίας - Αμερικής. Ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος υπήρξε καταστρεπτικότερος για την Ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Σταθμό στην εξέλιξη της ναυτιλίας μας υπήρξε η χορήγηση, το 1947 100 Λύρμπερτους από τις Η.Π.Α. στην Ελληνική κυβέρνηση και η κατανομή τους στους Έλληνες εφοπλιστές με ευνοϊκούς όρους. Τα πλοία αυτά απετέλεσαν το φυτώριο από όπου γιγαντώθηκε η φορτηγός υπερπόντιος Ελληνική ναυτιλία. Μεταπολεμικά αναπτύσσονται δύο βασικοί κλάδοι της ναυτιλίας, η φορτηγός ναυτιλία και η επιβατηγός ναυτιλία.

1.4. ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σαν κλάδος της οικονομίας, η ναυτιλία παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία, η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Ακριβώς από την ίδια τη φύση της, έχει διεθνή χαρακτήρα. Διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις και αποφάσεις που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο. Αντλεί πόρους και κεφάλαιο από την διεθνή χρηματαγορά. Γεγονότα πολεμικά, ή οικονομικά, που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης, επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πιο απομακρυσμένων κρατών. Επίσης, στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός. Γι' αυτό, στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού.

1.5.α. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

- Συνοπτικά, οι κυριότεροι παράγοντες ανάπτυξης της ναυτιλίας είναι οι ακόλουθοι:
- Οικονομικοί: εθνικό εμπόριο, χρηματοδότηση, ναυπηγική βιομηχανία, ασφαλιστική κάλυψη, ανταγωνιστική ικανότητα.
 - Γεωγραφικοί: γεωγραφική θέση, νησιωτικός χαρακτήρας.
 - Ιστορικοί: ναυτική παράδοση.

1.5.β. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στην ιστορική διάρκεια της ανθρώπινης παρουσίας στη γη, παρατηρείται το φαινόμενο μικρές χώρες, σαν την Ελλάδα, τη Νορβηγία, την Ολλανδία και άλλες, να αναπτύσσουν σπουδαία ναυτιλία, ενώ μεγάλες χώρες, σαν την Κίνα, τη Γαλλία και άλλες, να έχουν αναλογικά μικρότερη ναυτιλία.

Από την παρατήρηση αυτή συνάγεται ότι για τη ανάπτυξη της ναυτιλίας, δεν παίζει ρόλο μόνον ο οικονομικός παράγοντας. Σπουδαίο ρόλο έχει και η ναυτική παράδοση. Ο Βρετανός ναύαρχος Canningan είπε κάποτε ότι ένα θωρηκτό κατασκευάζεται σε δύο χρόνια, ενώ μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια.

1.6. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΑΩΝ.

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη μιας χώρας. Με την διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας, κατέχει έναν από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας. Η ναυτιλία λοιπόν συμβάλλει στην οικονομική και πολιτιστική εξέλιξη των λαών.

1.7. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου είναι αναμφισβήτητο φαινόμενο. Εν συντομία:

- Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο.
- Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας, ή κρατών, και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα.
- Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος [ναύλοι, που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα, για την μεταφορά φορτίων σε τρίτες χώρες].
- Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας, και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών.
- Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες της ναυτιλίας, άμεσες ή έμμεσες, όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσπετία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου κλπ.

1.8. ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

- Η χώρα με τη σπουδαία ναυτιλία που έχει, αποκτά διαπραγματευτική ισχύ στη σύναψη διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων.
 - Νομικά, το πλοίο είναι προέκταση της χώρας, τη σημαία της οποίας φέρει.
- Το πλοίο γίνεται μέσο μεταφοράς των εθνικών ηθών και εθίμων, δηλαδή μέσο πολιτιστικής επίδρασης, ιδιαίτερα τα επιβατικά και τα τουριστικά πλοία.

Κεφάλαιο 2^ο

ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο διαχωρισμός των δια θαλάσσης μεταφερόμενων φορτίων είχε σαν αποτέλεσμα τον διαχωρισμό των πλοίων στις παρακάτω κατηγορίες:

- Φορτηγά πλοία: Πλοία τα οποία, λόγω κατασκευής, προορίζονται για τη μεταφορά όλων γενικώς των φορτίων, ξηρών ή υγρών. Τα πλοία αυτά, ανάλογα με την περιοχή που κινούνται, διακρίνονται σε ακτοπλοϊκά, Μεσογειακά και Ωκεανοπόρα.
- Επιβατικά πλοία καλούνται εκείνα που έχουν σαν προορισμό τη θαλάσσια μεταφορά δώδεκα τουλάχιστον επιβατών. Περαιτέρω, αυτά διακρίνονται σε:
 - ο Φορτηγοποστάλια: Τα ειδικής κατασκευής πλοία, που μεταφέρουν τόσο επιβάτες, όσο και φορτία και κάνουν συνήθως τακτικές γραμμές.
 - ο Πλοία μεταφοράς μεταναστών: ειδικού τύπου επιβατικά πλοία, που μεταφέρουν μετανάστες έναντι φτηνού ναύλου.
 - ο Ακτοπλοϊκά πλοία: εκτελούν συνήθως τακτικές γραμμές και ο πλου τους είναι εν όψει ακτών.
 - ο Επιβατικά κλειστών θαλασσών: όπως αυτά, που κινούνται στη Μεσόγειο, στη Μαύρη θάλασσα, την Ερυθρά Θάλασσα, κτλ.
 - ο Υπερωκεάνια: πλοία που κάνουν υπερπόντια ταξίδια, π.χ. στον Ατλαντικό, στον Ειρηνικό Ωκεανό, κτλ.
 - ο Ειδικότερα, τα ακτοπλοϊκά πλοία διακρίνονται σε ακτοπλοϊκά μεγάλης, μέσης και μικρής ακτοπλοΐας. Επίσης σε δρομολογημένα πλοία εξωτερικών, ή εσωτερικών γραμμών και σε τουριστικά μη κρουαζιερόπλοια. Τέλος, σε επιβατικά πλοία κλασσικού τύπου, οχηματαγωγά και ταχύπλοα πλοία.

2.1. ROLL ON-ROLL OFF (RO-RO)

Η ονομασία του πλοίου αυτού οφείλεται στο τρόπο με τον οποίο εξυπηρετούνται οι μονάδες φορτίου, που μεταφέρονται, κυλιόνται (Roll) μέσα ή έξω από τα πλοία. Θα μπορούσαμε να τα ονομάσουμε Φ/Γ πλοία Ο/Γ. Είναι κλειστού τύπου και διαθέτουν κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα χώρο ειδικά κατασκευασμένο για παραλαμβάνουν τα φορτία πάνω σε ειδικά ρυμουλκούμενα τροχοφόρα πλαίσια (Trailers). Δηλαδή τα εμπορεύματα φορτώνονται σε οχήματα, τα οποία με τη βοήθεια ενός ανελκυστήρα στοιβάζονται στο χώρο ή με τη βοήθεια ανελκυστήρα στο δεύτερο όροφο που μπορεί να υποδιαιρείται ο χώρος φόρτωσης. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η γρήγορη φορτοεκφόρτωση του πλοίου.

2.2.1. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τα επιβατικά πλοία τυγχάνουν ειδικής ναυπήγησης και αποτελούν τη δεύτερη μεγάλη κατηγορία των εμπορικών πλοίων. Κύριος σκοπός τους είναι η μεταφορά επιβατών.

Κατά τον ΚΙΝΔ, ως επιβατικό ορίζεται κάθε πλοίο, που μπορεί να μεταφέρει δια θαλάσσης δώδεκα τουλάχιστον επιβάτες.

Τα επιβατηγά πλοία υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες ασφαλείας, από το γεγονός ότι μεταφέρουν ανθρώπινες υπάρξεις. Έναντι μάλιστα των φορτηγών πλοίων της ίδιας κατηγορίας παρουσιάζουν αρκετά αυξημένο κόστος ναυπήγησης, που οφείλεται στην πολυτελή κατασκευή και τις ανέσεις, τις οποίες οφείλουν να προσφέρουν στους επιβάτες. Επιπλέον μάλιστα, σε σχέση με τα φορτηγά, τα επιβατηγά επανδρώνονται με πολυπληθέστερο προσωπικό, κυρίως γενικών υπηρεσιών, προς εξυπηρέτηση των επιβατών. Φυσικά, όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των επιβατηγών πλοίων.

Τα επιβατηγά πλοία πρέπει να εξασφαλίζουν στους επιβάτες ασφαλή μεταφορά, άνετη και υγιεινή διαμονή, έναντι καταβολής εισιτηρίου. Γι' αυτό πρέπει να διαθέτουν υψηλή ταχύτητα, άνεση, μέσα ψυχαγωγίας, τροφή, κρεβάτια, κτλ.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η επιβατηγός ναυτιλία υπήρξε ανέκαθεν εξόχως δαπανηρή. Πάντως, η δαπάνη εκμετάλλευσης των πλοίων αυτών δεν τυγχάνει του ίδιου ύψους για όλες τις κατηγορίες επιβατηγών πλοίων, αλλά εξαρτάται από την κατηγορία των επιβατών, προς την οποία απευθύνεται και από το μέγεθος των παρεχόμενων υπηρεσιών και ανέσεων.

2.2.2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Αμιγή επιβατηγά πλοία. Αυτά πάλι υποδιαιρούνται σε:
 - Ωκεανοπόρα επιβατηγά
 - Επιβατηγά περιορισμένης έκτασης πλόων
 - Ακτοπλοϊκά
- Μεικτά επιβατηγά πλοία στα οποία υπάγονται και τα μεταναστευτικά πλοία
- Επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ)
- Επιβατηγά ειδικών μεταφορών

2.2.3. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

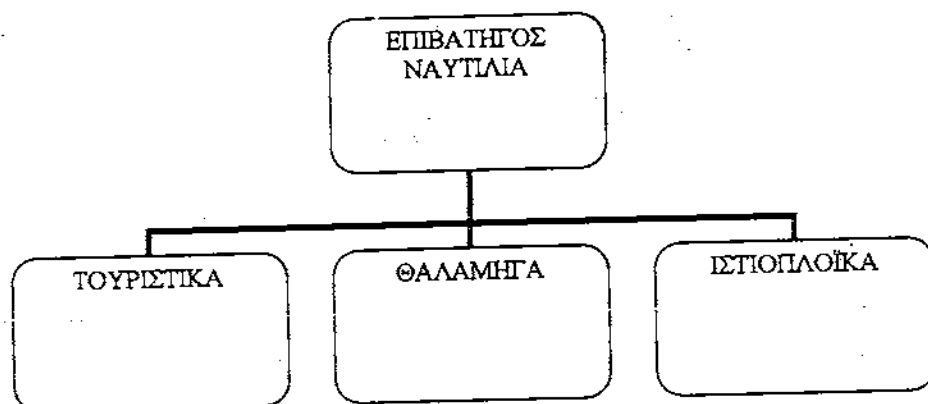
Επιβατηγά-οχηματαγωγά καλούνται τα πλοία, τα οποία, εξ' αιτίας της ειδικής τους κατασκευής, μπορούν να μεταφέρουν συγχρόνως επιβάτες και οχήματα.

Τα πλοία αυτά διακρίνονται σε κλειστού τύπου, στα οποία ο χώρος οχημάτων προστατεύεται από κατάστρωμα και σε ανοιχτού τύπου, στα οποία ο χώρος των οχημάτων δεν έχει προστατευτικό κατάστρωμα. Τα ανοιχτού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ σκάφη τυγχάνουν συνήθως μικρής χωρητικότητας και υπάγονται σε πολλούς περιορισμούς, όπως μικρή μεταφορική ικανότητα, δυνατότητα πλεύσης εντός προστασιμένων μόνο περιοχών, μικρή ακτίνα δράσης, κτλ.

Τα κλειστού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ σκάφη δεν υπόκεινται στους ανωτέρω περιορισμούς, οι οποίοι δεν παρέχουν ευρέα περιθώρια ανάπτυξης. Ο τύπος αυτός τυγχάνει ο επικρατέστερος τύπος Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου. Η επιτυχία της επικράτησης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων έγκειται στα πλεονεκτήματα που παρέχονται από αυτά, κυριότερα από τα οποία είναι:

- ♦ Η πιο αποτελεσματική εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
- ♦ Η ταχύτερη μεταφορά, έναντι του αμιγούς επιβατηγού πλοίου.

- ◆ Η δυνατότητα μετακίνησης του επιβάτη μαζί με το αυτοκίνητό του.
- ◆ Η μείωση στο ελάχιστο των κινδύνων ζημιών στα οχήματα.
- ◆ Ο φτηνότερος ναύλος μεταφοράς, έναντι του αμιγούς επιβατηγού πλοίου.
- ◆ Η υψηλότερη αποδοτικότητα των πλοίων αυτών σε σχέση με την ταχεία απόσβεση των κεφαλαίων, που επενδύονται σ' αυτά.
- ◆ Κατά συνέπεια των παραπάνω, η μείωση του κόστους μεταφοράς για τον μεταφορέα και της δαπάνης μεταφοράς για τον επιβάτη.



2.2.4. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Όταν το πλοίο προσφέρεται στη διεθνή αγορά προς ναύλωση, πρέπει να είναι γνωστό το κόστος της εκμετάλλευσής του, έστω και κατά προσέγγιση. Βέβαια ο ναύλος, τον οποίο βρίσκει, δεν εξαρτάται από το ύψος των εξόδων εκμετάλλευσης του πλοίου, ούτε επηρεάζεται από αυτά. Ο προσδιορισμός του κόστους εκμετάλλευσης ενός πλοίου παρουσιάζει μεγάλες δυσχέρειες. Οι τιμές των υλικών και των λοιπών εφοδίων, των καυσίμων και των λιπαντικών, αλλά και των λιμενικών τελών και των δαπανών φορτοεκφορτώσεως του πλοίου διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι και πολλές φορές, από μέρα σε μέρα. Απρόβλεπτοι παράγοντες, όπως η καθυστέρηση στην φορτοεκφόρτωση, παραμονή του πλοίου σε λιμάνια προς επισκευή ζημιών, καθυστερήσεις λόγω καιρικών συνθηκών, αποτελούν ασταθείς παράγοντες, οι οποίοι δεν μπορούν να ελεγχθούν εκ μέρους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

2.2.5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Οι παράγοντες αυτοί διακρίνονται σε σταθερούς και ασταθείς. Σταθεροί παράγοντες είναι:

- Ο τόκος και απόσβεση του διατεθέντος κεφαλαίου. Η δαπάνη αυτή μπορεί να φτάσει και το 50% του συνολικού κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου.
- Γενικά έξοδα εξυπηρέτησης του πλοίου. Εδώ υπάγονται τα έξοδα διοικήσεως, διαχειρίσεως και διαφημίσεως της εταιρείας. Αυτά τα έξοδα είναι μεγαλύτερα στις εταιρείες, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία τακτικών γραμμών, λόγω της υποχρέωσης να διατηρούν πράκτορες, αποθήκες, κτλ.

- Δαπάνες ασφάλισης. Αυτές συνιστούν έναν από τους κυριότερους παράγοντες εκμετάλλευσης του πλοίου. Τα ασφαλιστρα ποικίλουν, ανάλογα με την ηλικία και την κατάσταση του πλοίου, την κατηγορία των μεταφορών, με τις οποίες ασχολείται το πλοίο, την προϊστορία της ναυτιλιακής επιχείρησης από άποψη περιπτώσεων, κατά τις οποίες η ασφαλιστική εταιρεία απασχολήθηκε. Η δαπάνη που καταβάλλεται για τα ασφαλιστρα, είναι συνάρτηση της καλυπτόμενης αξίας. Ο προσδιορισμός των ασφαλιστρων επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις της αξίας των πλοίων.
- Δαπάνες συντήρησης και επισκευών. Αυτές είναι πολύ σημαντικές στον υπολογισμό του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου. Γι' αυτό γίνεται μεγάλη προσπάθεια από τις εταιρείες, ώστε οι εργασίες αυτές να γίνονται σε λιμάνια με χαμηλό κόστος και σε περιόδους υποαπασχόλησης του πλοίου.
- Δαπάνες σύνθεσης, μισθοδοσίας και τροφοδοσίας πληρώματος. Εδώ υπάγονται η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις, οι εισφορές για την ασφάλιση, τα επιδόματα και η τροφοδοσία του πληρώματος.
- Δαπάνες καυσίμων και λιπαντικών. Τα καύσιμα και τα λιπαντικά αποτελούν μεγάλη δαπάνη του πλοίου.

Η επιτυχής αντιμετώπιση του θέματος από πλευρά τόπου, χρόνου και όρων εφοδιασμού του πλοίου με καύσιμα, επηρεάζει σοβαρότατα το κόστος εκμετάλλευσης.

- Έξοδα λιμένος και φορτίου. Ως έξοδα λιμένων υπολογίζονται τα λιμενικά δικαιώματα, δηλαδή τα τέλη αγκυροβολίας, πρόσδεσης, παραβολής, τα φαρικά, τα υγειονομικά, τα τέλη διωρύγων και στενών και τα πλοηγικά δικαιώματα. Σαν δαπάνες φορτίου υπολογίζονται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου, όταν αυτά βαραινούν το πλοίο, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Τα έξοδα λιμένος και φορτίου υπολογίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου. Ως εκ τούτου τα έξοδα αυτά είναι τα ίδια για όλα τα πλοία εκτός ορισμένων περιπτώσεων κατά τις οποίες παρέχονται μειωμένα τιμολόγια όπως π.χ. όταν τα φορτία μεταφέρονται με πλοία εθνικής σημαίας της χώρας στην οποία ανήκει η διώρυγα.

Ασταθείς παράγοντες είναι:

- Η προσπάθεια συνδυασμού του εκτελούμενου ταξιδιού με το επόμενο ταξίδι, ώστε το πλοίο να μην επιστρέφει κενό στη βάση των εργασιών του, απ' όπου θα αναλάβει τη νέα μεταφορά.
- Διάρκεια ταξιδιού, καθυστερήσεις στα λιμάνια και αναμονή προς φορτοεκφόρτωση, ή εύρεση ναύλου.
- Ο ανταγωνισμός μεταξύ διαφόρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ιδίως σε περιόδους κρίσης.
- Η απόδοση της ναυτιλιακής επιχείρησης από τη συνεργασία των συντελεστών κεφαλαίου εργασίας.
- Η επιτυχής διαχείριση της επιχείρησης, καθώς και η αξιοποίηση ευκαιριών με κατάλληλες εργασίες.
- Η απόδοση του πληρώματος των πλοίων της εταιρίας. Αν εργάζεται με προθυμία, ευσυνειδησία και αγάπη προς το πλοίο, τηρεί τους κανόνες και τους νόμους του κράτους, τότε συμβάλλει αποτελεσματικά στην οικονομική άνοδο του πλοίου και κατ' επέκταση όλης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Κεφάλαιο 3^ο

ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

3.1. ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΤΕΛΕΧΩΝΟΥΝ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Το πλοίο ως γνωστόν αποτελεί μια οικονομική μονάδα της Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως.

Οικονομική μονάδα

Καλείται ο συστηματοποιημένος συνδυασμός ανθρώπινης ενέργειας καθώς και υλικών ή άυλων μέσων με σκοπό το κέρδος. Το κέρδος ή η ζημία που είναι δυνατόν να προκύψουν από αυτή τη διαδικασία είναι το μέτρο της αποδόσεως της μονάδας. Το πλοίο σαν οικονομική μονάδα χρειάζεται μία επιτυχή διαχείριση από την στερριά. Την διαχείριση του πλοίου τη αναλαμβάνει η Ναυτιλιακή εταιρεία.

Λέγοντας «Ναυτιλιακή Εταιρεία» εννοούμε το σύνολο των τμημάτων που εργάζονται το κάθε ένα ξεχωριστά με τελικό σκοπό την πραγματοποίηση κέρδους.

α) Τμήμα πληρωμάτων (crew department)

Σκοπός του τμήματος αυτού είναι η εξεύρεση ικανών ναυτικών με ανάλογα προσόντα, τα κατάλληλα πιστοποιητικά, και τη ναυτολόγηση αυτών στα πλοία της εταιρείας. Το τμήμα αυτό σήμερα συνεργάζεται παράλληλα με το τμήμα ISM (International Safety Management).

β) Ναυτιλιακή διαχείριση (Operation)

Μια επιτυχή θαλάσσια μεταφορά ως προς το κέρδος και την ασφάλεια του πλοίου εξαρτάται από τον συντονισμό των κάτωθι τμημάτων της ναυτιλιακής διαχείρισης.

β1) Τμήμα ναυλώσεων (Chartering)

Σκοπός του τμήματος είναι η εξεύρεση ναύλων. Μπορούμε να πούμε ότι το τμήμα αυτό είναι το σημαντικότερο. Το προσωπικό δε του τμήματος αυτού πρέπει να είναι άρτια καταρτισμένο από πλευρά ναυτιλιακών γνώσεων προσφοράς και ζήτησης, γνώσεων για τα διάφορα λιμάνια του κόσμου, την ασφάλειά τους, κτλ. Η υπογραφή του ναυλοσύμφωνου και η αποδοχή των όρων που αποτελεί το μεγαλύτερο παράγοντα ως προς το κέρδος ή τις ζημιές μιας θαλάσσιας μεταφοράς.

β2) Τμήμα αποζημιώσεων (Claim Department)

Το τμήμα αυτό ασχολείται με τα θέματα διαφωνιών, διαμαρτυριών (Claims) που προκύπτουν κατά το διάστημα της θαλάσσιας μεταφοράς (ζημιές πλοίου που προκαλούν οι στοιβαδόμενοι, ζημιές φορτίου, χαλασμένο φορτίο, επισταλίες, εξαγορά σταλιών, ζημιές που προκαλεί το πλοίο έναντι τρίτων): Οι διαμαρτυρίες αυτές αποτελούν κάποια χρηματική αποζημίωση από τους πλοιοκτήτες προς τους ναυλωτές ή αλλιώς ή και το αντίθετο.

β3) Ασφάλειες πλοίου (Insurance)

Ασχολείται με τη κύρια ασφάλιση του πλοίου καθώς και με τις διάφορες ασφάλειες του P & I (Protection and Indemnity = προστασία και αποζημίωση) και περιλαμβάνει μικροασφάλειες του πλοίου, ασφάλειες πληρώματος από ατυχήματα, ασθένειες κ.α.

β4) Τμήμα ελέγχου πιστοποιητικών

Ασχολείται με τον έλεγχο των πιστοποιητικών, την ισχύ αυτών και μεριμνά για την ανανέωσή τους πριν τη λήξη αυτών ή τη παράδοσή τους εάν αυτό είναι εφικτό. Συνεργάζεται στενά με το τεχνικό τμήμα και το τμήμα διαχείρισης.

γ) Τεχνικό τμήμα (Technical Department)

Ασχολείται με παντός είδους μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου, ώρες εργασίας των μηχανημάτων, έλεγχο ημερολογίων μηχανής, διαγραμμάτων, επισκευές, πετρελεύσεις, χρωματισμοί πλοίου κ.α. Στο τεχνικό τμήμα υπάγεται το ηλεκτρολογικό καθώς και το ηλεκτρονικό.

δ) Λογιστήριο (Counting Department)

Ασχολείται με τις πληρωμές του πληρώματος των πλοίων, καθώς και του προσωπικού των γραφείων, επίσης ασχολείται με τις πληρωμές ενοικίων, τις πληρωμές τροφοφοδίων και άλλων υποχρεώσεων στο εξωτερικό. Μέλημα του λογιστηρίου είναι και η εξόφληση του ναυτολογίου, η απόδοση φόρων στο δημόσιο κ.α.

ε) Τμήμα διεθνούς ασφάλειας (ISM)

Οι απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών καθιέρωσαν ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση κα λειτουργία των πλοίων, όχι μόνο από πλευράς ασφάλειας ναυσιπλοΐας αλλά και την πρόληψη ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Κατά αυτόν τον τρόπο η δέσμευση, η ικανότητα, η συμπεριφορά και η ενεργοποίηση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα καθορίζουν τα τελικά αποτελέσματα.

Το τμήμα ασφαλούς διαχείρισης ασχολείται με την εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης της εταιρείας στα πλοία αλλά και τις επίγειες εγκαταστάσεις της εταιρείας (γραφεία, κτλ). Ασχολείται με την ενημέρωση των φακέλων ISM στα πλοία κα τα γραφεία της εταιρείας, την εξοικειώσει των μελών του πληρώματος στο ISM της εταιρείας και την καλή διατήρηση και έγκυρη απόκτηση ή ανανέωση των πιστοποιητικών ISM, με τους κατάλληλους ελέγχους του συστήματος από την εταιρεία και από επιθεωρητές του διεθνούς οργανισμού ασφαλούς διαχείρισης.

ζ) Τμήμα τροφοδοσίας (Supply Department)

Ασχολείται με την τροφοδοσία των πλοίων, ελέγχει τα τιμολόγια, πληρωμές κ.α. Διαιρείται σε τμήμα ναυπλιακού εξοπλισμού και deck department και μηχανολογικού (engine department).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

A) CREW DEPARTMENT (ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ)

B) OPERATION
(ΝΑΥΤΙΑΚΗ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ)

B1) CHARTERING
(ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ)
B2) CLAIM DEPART
(ΖΗΜΙΕΣ, ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ)
B3) INSURANCE DEPART
(ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ)
B4) ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ,
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Γ) TECHNICAL DEPART

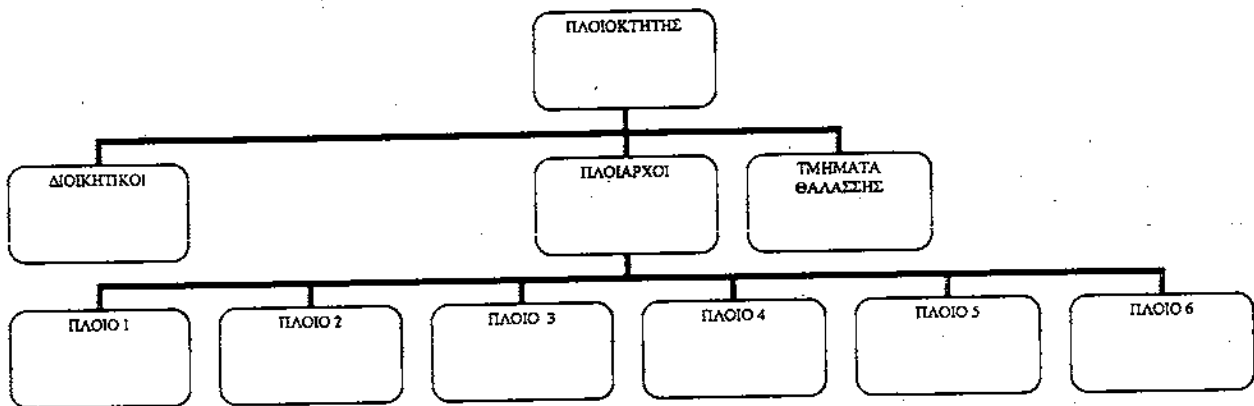
→ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ
&

Δ) COUNTING DEPT. (ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ)

Ε) ISM

Ζ) SUPPLY DEPART
(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ)

Z1) ΝΑΥΤ. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
→ &
ΜΗΧΑΝ. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ



Πηγή: Downard, 1984

3.2. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η λογιστική, όπως είναι γνωστό, βρίσκεται σε οργανική σύνδεση και αλληλεξάρτηση με όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης. Η ορθή και ακριβής απεικόνιση των λογιστικών γεγονότων προϋποθέτει βαθιά γνώση των λειτουργιών της επιχείρησης και των ιδιομορφιών της. Πολύ περισσότερο είναι αναγκαία η γνώση αυτή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιατί αποτελούν έναν ιδιαίτερο κλάδο με τη δική του οργάνωση και ξεχωριστές οικονομικές πράξεις. Η ναυτιλιακή λογιστική αποτελεί έναν ιδιαίτερο κλάδο της λογιστικής. Μ' αυτή γίνεται η παρακολούθηση όλων των εμπορικών πράξεων, που εκτελούνται από ιδιωτικές ή κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Σκοπός της ναυτιλιακής λογιστικής είναι:

- να προσδιορίζει αρχικά και κατά περιόδους τη γενική οικονομική κατάσταση του ναυτιλιακού οργανισμού και
- να παρακολουθεί τις μεταβολές όλων των περιουσιακών στοιχείων της και να προσδιορίσει τα οικονομικά αποτελέσματα.

3.3.α. ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

Η εκμετάλλευση των πλοίων γίνεται μέσω των γραφείων της επιχείρησης στα οποία υπάγεται το λογιστήριο. Για κάθε λογιστική ενέργεια, το λογιστήριο στηρίζεται σε έγγραφα. Οι διενεργούμενες εγγραφές στα βιβλία της επιχείρησης είναι ταμειακές και λογιστικές. Οι ταμειακές εγγραφές διενεργούνται με βάση τις αποδείξεις εισπράξεων και πληρωμών του ταμείου. Οι λογιστικές διενεργούνται με βάση τα λογιστικά, τα οποία αποστέλλουν:

- ο πλοίαρχος κάθε σκάφους
- οι πράκτορες και
- τα γραφεία της επιχείρησης.

Με βάση τα λογιστικά αυτά και με τα βιβλία που τηρεί, το λογιστήριο της επιχείρησης εξάγει στο τέλος κάθε διαχειριστικής περιόδου το οικονομικό αποτέλεσμα της επιχειρήσεως (κέρδος ή ζημία).

3.3.β. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

- Απογραφή: καλείται η λεπτομερής καταμέτρηση κατά ποσότητα και ποιότητα, καθώς και η ειλικρινής και ακριβής αποτίμηση όλων των στοιχείων, τα οποία αυτή αφορά και από τα οποία αποτελείται ένας οικονομικός οργανισμός.
- Ενεργητικό: είναι το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων, με τα οποία εργάζεται ο οικονομικός οργανισμός.
- Παθητικό: είναι το σύνολο των υποχρεώσεων του οικονομικού οργανισμού.
- Καθαρή περιουσία: είναι η διαφορά μεταξύ ενεργητικού και παθητικού.

3.3.γ. ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ-ΠΑΘΗΤΙΚΟ-ΚΑΘΑΡΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ

Η εξίσωση αυτή είναι θεμελιώδης κανόνας της λογιστικής και συναντάται σε όλες τις διαδικασίες της.

- Ισολογισμός : είναι ένας πίνακας ο οποίος αποτελεί περίληψη της απογραφής και έχει δύο μέρη. Στο ένα μέρος γράφονται κατά είδος και αξία τα στοιχεία του ενεργητικού, ενώ στο άλλο γράφονται τα στοιχεία του παθητικού. Τα δύο αυτά μέρη καλούνται αντίστοιχα ενεργητικό και παθητικό.
- Λογαριασμός: είναι ο πίνακας στον οποίο καταχωρούνται κατά χρονολογική σειρά οι μεταβολές του περιουσιακού στοιχείου, για το οποίο έχει δημιουργηθεί ο λογαριασμός. Το ένα σκέλος του εμφανίζει το ενεργητικό, ενώ το άλλο το παθητικό. Σύμφωνα με το θεμελιώδη νόμο της λογιστικής, οι λογαριασμοί χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:
 - Λογαριασμοί ενεργητικού, οι οποίοι παρακολουθούν τις αυξομειώσεις των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και τις οφειλές τρίτων προς αυτή. Καταχώρηση ποσού στη χρέωση σημαίνει αύξηση των περιουσιακών στοιχείων ή των οφειλών, ενώ καταχώρηση στην πίστωση σημαίνει μείωσή τους.
 - Λογαριασμοί παθητικού, οι οποίοι παρακολουθούν την κατάσταση και τις μεταβολές των υποχρεώσεων της επιχείρησης συμπεριλαμβανομένου και του κεφαλαίου). Καταχώρηση ποσού στην πίστωση σημαίνει αύξηση των υποχρεώσεων της επιχείρησης, ενώ το αντίστροφο συμβαίνει για την καταχώρηση ποσού στη χρέωση.

- Λογαριασμοί αποτελεσμάτων, με τους οποίους παρακολουθούνται οι συνέπειες των εμπορικών πράξεων της επιχείρησης (έσοδα-έξοδα) πάνω στην οικονομική της θέση και τελικά πάνω στο κεφάλαιό της.
- Άνοιγμα λογαριασμού: καλείται η δημιουργία ενός νέου λογαριασμού.
- Κλείσιμο λογαριασμού: καλείται η εξίσωση των ποσών των χρεώσεων και των πιστώσεων του.
- Χρέωση λογαριασμού: σημαίνει η αναγραφή ενός ποσού στη στήλη χρέωσης λογαριασμού.
- Πίστωση λογαριασμού: σημαίνει η αναγραφή ενός ποσού στη στήλη πίστωσης του λογαριασμού.
- Γενικό ή αναλυτικό καθολικό: είναι βιβλίο, στο οποίο καταχωρούνται κατά λογαριασμό όλες οι ημερολογιακές εγγραφές. Είναι το σημαντικότερο βιβλίο για κάθε επιχείρηση. Περιλαμβάνει δύο σελίδες, στη μία από τις οποίες γράφουμε τις χρεώσεις και στην άλλη τις πιστώσεις.
- Ισοζύγιο: είναι ένας πίνακας, στον οποίο καταχωρούνται όλοι οι λογαριασμοί, όπως έχουν στο γενικό καθολικό, ως χρέωση, πίστωση και υπόλοιπο.

3.4. ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει απαραίτητα να έχουν οργανωμένη λογιστική υπηρεσία. Αυτή ασχολείται με τους λογαριασμούς των διαφόρων δαπανών κάθε ταξιδιού του πλοίου προς εξακρίβωση των κερδών ή των ζημιών. Οι δαπάνες του ταξιδιού είναι ποικίλες, από αυτές όμως, οι περισσότερες είναι τακτικές για όλα τα είδη των πλοίων και των ταξιδιών.

Εκτός όμως από τις τακτικές δαπάνες (ασφάλιστρα, μισθοδοσία, τροφοδοσία, καύσιμα, φορτοεκφορτωτικά, φαρικά και λιμενικά τέλη, φόροι, υλικά και ρυμουλκά, πρέπει να προστεθούν και διάφορα έκτακτα, τα οποία εμφανίζονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και δεν μπορεί να προβλεφθούν.

Έτσι λοιπόν, η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να προσθέσει στο σύνολο των προγραμματισμένων δαπανών μια αναλογία δαπάνης επισκευών και ένα τακτικό κσνδύλιο απόσβεσης της αξίας του πλοίου. Επίσης πρέπει να υπολογίζει τα έξοδα επιθεωρήσεων (Surveys). Έτσι πρέπει από τα έξοδα να γίνεται μια τακτική παρακράτηση από τα καθαρά κέρδη, προκειμένου να σχηματιστεί αποθεματικό κεφάλαιο για την κάλυψη ζημιών κατά περιόδους κρίσεως.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση πραγματοποιεί και γενικά έξοδα (έξοδα γραφείων διευθύνσεως, αμοιβές των αντιπροσώπων της στα λιμάνια, κτλ.), τα οποία επιβαρύνουν κατ' αναλογία το κόστος κάθε ταξιδιού του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ενός ή δύο πλοίων είναι δυνατόν να απαλλαγεί των εξόδων αυτών με το να μη διατηρεί οργανωμένα γραφεία, αλλά να καταβάλλει δικαιώματα διαχείρισης σε άλλη επιχείρηση.

Μετά το πέρας κάθε ταξιδιού, ή αν τα ταξίδια είναι βραχείας διάρκειας, κατά περιόδους δύο ή τριών μηνών, ο πλοίαρχος πρέπει να παραδίδει λογαριασμό στην επιχείρηση, που διαχειρίζεται το πλοίο του. Για το λόγο αυτό συντάσσει το γενικό λογαριασμό πλοίαρχου, ο οποίος ελέγχεται από τη λογιστική υπηρεσία της επιχείρησης προς καταχώρηση των ποσών στις δαπάνες του πλοίου.

Ο πλοίαρχος διενεργεί διάφορες δαπάνες για λογαριασμό του πλοίου. Κυριότερη πληρωμή, που γίνεται από τον πλοίαρχο, είναι οι αμοιβές του προσωπικού του πλοίου (μισθός, τροφοδοσίες, έξτρα αμοιβές, επιδόματα, κτλ.), οι οποίες καταχωρούνται υπό τον τίτλο μισθοδοσία.

Άλλη δαπάνη είναι η προμήθεια τροφίμων, η οποία πρέπει να καταχωρείται ενιαία, δηλαδή τόσο οι πληρωμές που γίνονται από τον πλοίαρχο, όσο και αυτές που γίνονται από τους ναυτικούς πράκτορες, υπό τον τίτλο τροφοδοσία.

Από το σύνολο των δαπανών τροφοδοσίας, ο πλοίαρχος θα εξάγει το ημερήσιο σιτηρέσιο, διότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληροφορηθεί από τον πλοίαρχο τόσο το σύνολο των δαπανών τροφοδοσίας, όσο και την κατ' άτομο ημερήσια δαπάνη.

Ο πλοίαρχος θα καταχωρήσει σε μια στήλη τις δικές του πληρωμές, ενώ σε άλλη στήλη αυτές των πρακτόρων, το άθροισμα των οποίων θα περιλάβει σε δική του πίστωση, όταν τελικά θα συντάξει τον ισολογισμό.

Άλλη δαπάνη είναι οι τυχόν πληρωμές του πλοίαρχου για έκτακτες επισκευές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι οποίες καταχωρούνται υπό τον τίτλο επισκευές.

Άλλη δαπάνη είναι η τυχόν προμήθεια υλικών από τον πλοίαρχο, η οποία καταχωρείται υπό τον τίτλο υλικά.

Άλλη δαπάνη είναι οι τυχόν πληρωμές προς ιατρούς για εξέταση και περίθαλψη μελών του πληρώματος, η οποία καταχωρείται υπό τον τίτλο ιατρικά.

Άλλη δαπάνη είναι οι τυχόν πληρωμές προς λιμενικές ή προξενικές αρχές, οι οποίες καταχωρούνται υπό τον τίτλο προξενικά.

Οι υπόλοιπες πληρωμές, οι οποίες γίνονται από τον πλοίαρχο και δεν εμπίπτουν στις παραπάνω κατηγορίες, καταχωρούνται υπό τον τίτλο μικροέξοδα ή διάφορα έξοδα.

Κατά την σύνταξη των λογαριασμών του, ο πλοίαρχος πρέπει να εμφανίζει τις παραπάνω δαπάνες κατά τρόπο σαφή, να διαχωρίζει τις διάφορες κατηγορίες εξόδων σε σελίδες και να επισυνάπτει τις σχετικές αποδείξεις πληρωμών του αριθμημένες, προς ευκολία αντιπαραβολής τους με τα κονδύλια, τα οποία εκπροσωπούν. Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος ενεργήσει δαπάνη χωρίς να πάρει απόδειξη, τότε αυτή καταχωρείται με επεξηγηματική δήλωσή του.

Έτσι, στην πρώτη σελίδα του λογαριασμού πλοίαρχου καταχωρούνται τα διάφορα έξοδα (Sundry Expenses), στη δεύτερη τα προξενικά τέλη (Consulate Expenses), στην Τρίτη οι δαπάνες για ιατρική περίθαλψη (Doctor's Fees), στην τέταρτη τα υλικά (Stores), στην πέμπτη οι επισκευές (Repairs), στην έκτη η τροφοδοσία (Victualling) και ακολουθεί η καταχώρηση των αποδοχών του προσωπικού (Wages).

Η σελίδα καταχώρησης των αποδοχών του προσωπικού περιλαμβάνει τις εξής στήλες: ονοματεπώνυμο, ιδιότητα, μισθό συλλογικής σύμβασης, δώρα, υπερωρίες, επιδόματα περιόδου μισθοδοτήσεως, σύνολο μισθού, κρατήσεις και καθαρό ποσό. Το ποσό της τελευταίας στήλης αποτελεί το ποσό, με το οποίο θα πιστωθεί ο πλοίαρχος στον τελικό λογαριασμό του. Οι κρατήσεις του NAT αφαιρούνται από την πίστωση του πλοίαρχου, διότι η εξόφληση του Ναυτολογίου γίνεται συνήθως από την εταιρεία, ή με χρέωσή της.

Αφού ο πλοίαρχος συμπληρώσει τις σελίδες των δαπανών, όπως παραπάνω, θα συντάξει τον ισολογισμό.

Οι προκαταβολές μισθού, που έχουν χορηγηθεί σε κάθε μέλος του πληρώματος, αφαιρούνται από το σύνολο των αποδοχών του και εμφανίζονται στα pay bills.

Για τον ισολογισμό, κάθε πίστωση του πλοιάρχου καταχωρείται στην αριστερή σελίδα, ενώ κάθε χρέωση στα δεξιά. Αν ο ισολογισμός είναι χρεωστικός, τότε το υπόλοιπο ποσό της οφειλής του θα καταχωρηθεί στην αριστερή σελίδα ως πίστωση της ναυτιλιακής εταιρίας. Το ποσό αυτό θα αποτελεί το ταμείο του πλοίου.

Τα ποσά στους λογαριασμούς πλοιάρχου καταχωρούνται σε ευρώ, η δολάρια, ανάλογα με την έδρα της εταιρίας.

3.5. ΑΠΟΔΕΙΞΕΙΣ (VOUCHERS)

Είναι οι αποδείξεις των πληρωμών, που γίνονται από τον πλοίαρχο, πρέπει δε να φυλάγονται και να παρουσιάζονται στους πλοιοκτήτες για τον έλεγχο των γενικών λογαριασμών του πλοίου. Σε μικροέξοδα, για τα οποία δεν δίνονται αποδείξεις, ο πλοίαρχος κάνει τις δικές του αποδείξεις τις οποίες υπογράφει ο ίδιος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

4.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Λόγω της σπουδαιότητας της ακτοπλοΐας για την ελληνική οικονομία και την ομαλή επικοινωνία του μεγάλου αριθμού των νησιών της χώρας, το κράτος θεωρεί επιβεβλημένη την παρέμβασή του στην ελληνική ακτοπλοΐα η οποία διέπεται από ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο (προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, πράξεις υπουργικού συμβουλίου, αποφάσεις της ευρωπαϊκής ένωσης, κτλ)

Για τις ανάγκες αυτή της εργασίας, θα παραθέσουμε μόνο τις βασικές έννοιες όπως ορίζονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) και άλλες διατάξεις με σκοπό την παρουσίαση του λειτουργικού πλαισίου της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Το 1967 εμφανίστηκε ο θεσμός των εταιριών ευρείας μετοχικής βάσης στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών υποκαθιστώντας σταδιακά τις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η επιτυχημένη οργάνωση και λειτουργία των πρώτων εταιριών έδωσε το πρότυπο και την ενθάρρυνση σε πολλά νησιά να δημιουργήσουν και αυτά τις δικές τους ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί αρκετές εταιρείες με μεγάλο αριθμό πλοίων και υψηλό αριθμό επενδύσεων που ανέρχεται σε πολλά δισεκατομμύρια δραχμές σε ιστορικό κόστος και φυσικά πολλαπλάσιο σε τρέχουσες τιμές και με συμμετοχή στη συνολικά εβδομαδιαία χωρητικότητα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού στις γραμμές του Αιγαίου σε μεν τους επιβάτες κατά 70% σε δε τα αυτοκίνητα 88%.

Οι ωφέλειες από τη λειτουργία των εταιριών αυτών τόσο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών τους, όσο και για το σύνολο των κατοίκων των νησιών και της χώρας γενικότερα είναι τεράστιες.

4.2. ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με τη μορφή:

- Της ατομικής επιχειρήσεως.
- Της προσωπικής εταιρείας (ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, ετερόρρυθμης κατά μετοχές).
- Της ανώνυμης εταιρείας.
- Της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης.
- Της Συμπλοιοκτησίας.
- Της Ναυτικής Εταιρίας του Νόμου 959/79.
- Της Εταιρείας Λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78.
- Της ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας.
- Της αλλοδαπής επιχείρησης που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το νόμο 89/67.

Οι ατομικές επιχειρήσεις αποτελούσαν στο παρελθόν διαδεδομένη μορφή δράσης στις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μικρών επιχειρηματιών. Η αύξηση του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιόρισε πολύ τη μορφή της ατομικής επιχείρησης.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σπάνια λειτουργούν με τη μορφή της προσωπικής εταιρείας (ΟΕ ή ΕΕ) γιατί η μορφή αυτή δεν αρμόζει στις θαλάσσιες μεταφορές κυρίως λόγω του απεριόριστου της ευθύνης των εταίρων.

Οι μορφές της Ανώνυμης Εταιρείας και της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, με τις οποίες λειτουργούν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι γνωστές από το Εμπορικό Δίκαιο.

Για τις άλλες μορφές δράσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα αναφερθούμε στα επόμενα.

4.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Για την ενημέρωση των ενδιαφερομένων επενδυτών παραθέτουμε κατωτέρω βασικές έννοιες του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) και άλλων διατάξεων, που αφορούν την λειτουργία των Ελληνικών Ακτοπλοικών Εταιρειών.

• Με τον όρο «ελληνική ακτοπλοία» ορίζεται η μεταξύ των Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ.) που αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό Ελληνική σημαία πλοίων.

• Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να αναγνωρίζονται ως ελληνικά. Το ίδιο ορίζει σαν Ελληνικό πλοίο αυτό που ανήκει κατά ποσοστό υψηλότερο του 50%, σε Έλληνες υπηκόους, ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον.

• Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας δίνει το Προεδρικό διάταγμα 364/31-7-1988, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 103/93, όπου ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατικό (πλοίο ναυπηγηθέν ή μετασκευασθέν

για μεταφορά τουλάχιστον 12 επιβατών) εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι τη νηολόγησή του.

• Σύμφωνα προς το άρθρο 164 του Κ.Δ.Ν.Δ. τα ελληνικά επιβατικά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση της ακτοπλοίας μετά την συμπλήρωση του 35^{ου} έτους της ηλικίας τους από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσής τους. Πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο αυτό δεν ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια ή τα άλλα επιβατικά πλοία που εξυπηρετούν τον άξονα Ελλάδας-Ιταλίας ή αμιγώς γραμμές εξωτερικού.

• Το ελληνικό δημόσιο παρεμβαίνει για την ρύθμιση πολλών θεμάτων της Ελληνικής ακτοπλοίας. Σημειώνουμε ειδικότερα ότι η ναυτολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνεται από την επιτροπή τιμών και εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το Υ.Ε.Ν. και οι τιμές των υπηρεσιών εντός των πλοίων παρεχομένων υπηρεσιών.

• Άλλα σημαντικά θέματα που ρυθμίζει η πολιτεία είναι οι άδειες σκοπιμότητας (άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων στα δρομολόγια, ώρες αναχώρησης, κτλ.

Στους παραπάνω κανόνες δεν εμπίπτει η επιβατηγός και οχηματαγωγός ναυτιλία Ελληνικών πλοίων σε διεθνείς γραμμές (π.χ. Ελλάδα, Ιταλία) στις οποίες τόσο οι τιμές όσο και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εντός των πλοίων, καθώς και η επιλογή δρομολογίων είναι παντελώς απελευθερωμένα.

Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι σε δρομολόγια στα οποία ένα μέρος τους θεωρείται διεθνής γραμμή, το τμήμα του δρομολογίου που αφορά την εσωτερική γραμμή, εμπίπτει στον έλεγχο του Υ.Ε.Ν.

4.4. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Είναι ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης που εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο. Το θεσμό ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ.

Χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας αποτελούν:

- Η συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου.
- Η ένωση των συμπλοιοκτητών με σκοπό την εκμετάλλευσή του.

Οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη συμπλοιοκτησίας είναι:

- 1) Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας, μεγαλύτερης των δέκα κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- 2) Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δύο ή περισσότερων προσώπων επί του ίδιου πλοίου εξ αδιαιρέτου.
- 3) Συνεκμετάλλευση, δηλαδή, από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καταρτίζεται προφορικώς ή εγγράφως και δεν υπόκεινται σε διατυπώσεις δημοσίευσης. Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Για την κατάρτιση της σύμβασης το διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικά ίσες. Μεριδα συμπλοιοκτησίας σημαίνει:

- Το μέρος της κυριότητας επί του πλοίου.
- Τη συμμετοχή του συμπλοιοκτήτη στη υπόλοιπη περιουσία της συμπλοιοκτησίας.
- Το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του συμπλοιοκτήτη.

Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημιές του πλοίου, ανάλογα με τις μερίδες που έχει σε αυτό. Κατά τη διανομή των κερδών απαγορεύεται η κράτηση ποσού για σχηματισμό αποθεματικού.

Η συμπλοιοκτησία λύεται:

- Εάν περιέλθουν όλες τις μερίδες σε ένα πρόσωπο.
- Εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.
- Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.
- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά σύσταση.
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της.

4.5. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 959/79

Η Ναυτική Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυτιλιακά πλοία.

Η Ναυτική εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα. Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας, τα παρακάτω:

- 1) Την Επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- 2) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- 3) Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή, κτλ.).
- 4) Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση, κτλ.).
- 5) Τα δικαιώματα των μετόχων.
- 6) Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά «Ν.Ε.». Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε. συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον 2. Το κεφάλαιό της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός 2 ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 300.000 ή το ισόποσο ξένου νομίσματος, το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας από το μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1.000δρχ. ή το ισάξιο σε ξένο νόμισμα. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στη ονομαστική αξία της μετοχής του. Επιτρέπεται με τη σύμβαση να ορισθούν προνόμια υπέρ μετόχων ή μετοχών και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή χωρίς ψήφο.

Η σύσταση ναυτικής εταιρείας είναι άκυρη εάν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά το χρόνο υπογραφής της εταιρικής σύμβασης.

Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο των μετόχων, που χρονολογείται και υπογράφεται από τα 2 μέρη. Εάν με τη εταιρική σύμβαση, επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών, τότε η διάταξη αυτή πρέπει να γράφεται πίσω από τον τίτλο της μετοχής.

Μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου μπορεί να αποκτηθούν από αλλοδαπούς.

Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής, εάν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπούς.

Η Ν.Ε. διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο έχει τρία τουλάχιστον μέλη.

Τα καθαρά κέρδη διατίθενται ελεύθερα, ύστερα από απόφαση της γενικής συνελεύσεως, χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

Η ναυτική εταιρεία λύεται:

- 1) Με τη λήξη του χρόνου διάρκειάς της.
- 2) Με απόφαση της γενικής συνελεύσεως και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- 3) Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση.

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρείας.

Οι Ναυτικές Εταιρείες -πλοιοκτήτριες πλοίων- υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων-εξόδων.

4.6. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν ε τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται:

- Με βάση το Νόμο 849/78.
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες.
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο Νόμος 849/78 συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί ΑΕ.

α) Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές (μη προνομιούχες) μετοχές, που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το τριάντα πέντε τοις εκατό τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου.

β) Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 και οι προνομιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.

γ) Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από τη γενική συνέλευση.

δ) Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.

ε) Αν η εταιρεία διαλυθεί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 55 του νόμου 947/1979.

ζ) Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή κοινότητα, μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή η κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το τριάντα πέντε στα εκατό του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι, που είναι φυσικά πρόσωπα, πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας ή κατοικούν στο νομό ή κατάγονται από το νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα.

η) Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται, ως προς τη φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετόχων τους, με τις εταιρείες, των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και κοινοτικών εταιρειών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8 του νόμου 2190/1920. Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης, για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους, έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών ή κοινοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

θ) Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικού, Εμπορίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων αυτού του άρθρου και ειδικότερα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν, τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και τη συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

4.7. ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Οι σκοποί των ΛΑΕ μπορούν να διακριθούν σε άμεσους και έμμεσους. Άμεσοι είναι αυτοί που αναγράφονται ρητά στα καταστατικά των εταιριών και έμμεσοι αυτοί που αν και δεν αναγράφονται στα καταστατικά, όμως η επιδίωξή τους συνέβαλε στην ίδρυσή τους.

Άμεσοι σκοποί:

- 1) Ασφαλής μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.
- 2) Ταχεία μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.
- 3) Άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.

Έμμεσοι σκοποί:

- 1) Τακτική και κανονική εκτέλεση δρομολογίων.
- 2) Άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών.
- 3) Αξιοποίηση άλλων δυνατοτήτων ανάπτυξης των νησιών.
- 4) Μείωση των δαπανών διακίνησης.
- 5) Παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.

4.8. ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η λειτουργία των ΛΑΕ πέρα από την επιδίωξη των παραπάνω άμεσων ή έμμεσων σκοπών είναι συνδεδεμένη με ορισμένες θετικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες όχι μόνο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, στους οποίους αναφέρονται κυρίως οι επιδιωκόμενοι σκοποί, αλλά και για την οικονομία των νησιών και το κοινωνικό σύνολο γενικότερα. Οι επιπτώσεις αυτές αποτελούν ίσως την πιο σημαντική πλευρά του θεσμού και εξετάζονται ιδιαίτερα.

Πρέπει να σημειωθεί πως αν οι υπηρεσίες μεταφοράς είναι ζωτικής σημασίας για τον άνθρωπο κι η σημερινή προηγμένη είναι ολοκληρωτικά εξαρτημένη από αυτές, για τα νησιά η εξάρτηση αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Οι συνέπειες από την λειτουργία των ΛΑΕ είναι οι εξής:

- 1) Δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης.
 - α) Άμεσα με την ναυτολόγηση των πληρωμάτων και την πρόσληψη προσωπικού διοίκησης.
 - β) Έμμεσα με τη δημιουργία δυνατοτήτων απασχόλησης εξαιτίας των υπηρεσιών που προσφέρουν οι ΛΑΕ.
- 2) Δημιουργία ευκαιριών επένδυσης.
- 3) Συμβολή στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών.

3.1) Συμβολή των ΛΑΕ στην οικονομική ανάπτυξη.

Μια επένδυση στον κλάδο των μεταφορών, για να έχει άμεσες επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη, πρέπει να καλύπτει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) Η οικονομική ανάπτυξη να μη μπορεί να σημειωθεί χωρίς την επένδυση αυτή.
- β) Η καλύτερη εναλλακτική χρήση των παραγωγικών πόρων που αποτέλεσαν τις εισροές στην επένδυση να είναι λιγότερο παραγωγική.
- γ) Η επένδυση αυτή να μην υποκαθιστά άλλη που θα γινόταν οπωσδήποτε.

3.2) Συμβολή των ΛΑΕ στην κοινωνική πρόοδο.

- α) Τονώνουν το ενδιαφέρον για τα κοινά.
- β) Συμβάλουν στην πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών, η οποία εκδηλώνεται με την προσφορά δωρεάν ή έκπτωση υπηρεσιών μεταφοράς μελών πολιτιστικών συλλόγων.

3.3) Συμβολή των ΛΑΕ στην άνοδο του πολιτισμού.

Οι μεταφορές δεν συμβάλουν μόνο στη διακίνηση προσώπων, πραγμάτων, αλλά και στην διάδοση του πολιτισμού, επιδρώντας στην χωροταξική κατανομή της παραγωγικής τεχνολογίας, της υποδομής, απαραίτητης για την ικανοποίηση των αναγκών και των μέσων που αποτελούν την υλική βάση της παιδείας με την ευρύτερή της έννοια.

4.9. ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Οι αδυναμίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες λαϊκής βάσης οφείλονται σε αίτια που άλλα είναι ενδογενή και άλλα εξωγενή.

Τα ενδογενή αίτια, δηλαδή αυτά που οφείλονται στις ίδιες τις εταιρείες, είναι η έλλειψη του κατάλληλου μάνατζμεντ, η ανάληψη επενδύσεων χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού, η όχι αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών, η μη πλήρης αποσαφήνιση και εξειδίκευση των επιδιωκόμενων σκοπών και το πρόβλημα της δυναμικής μειοψηφίας. Οι ανεπιθύμητες καταστάσεις που δημιουργούν τα αίτια αυτά, μπορούν να βελτιωθούν με την λήψη των κατάλληλων μέτρων, κυρίως από τις ίδιες τις εταιρείες.

Τα εξωγενή αίτια, δηλαδή αυτά που οφείλονται σε παράγοντες πέρα από τη δραστηριότητα των ίδιων των εταιρειών λαϊκής βάσης, είναι η ενεργειακή και γενικότερη οικονομική κρίση, τα προβλήματα που δημιουργεί η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κρατική πολιτική, ο ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και η έλλειψη της κατάλληλης λιμενικής υποδομής. Οι περισσότερες ανεπιθύμητες καταστάσεις που δημιουργούνται από τα αίτια αυτά, δεν μπορούν να βελτιωθούν από τις εταιρείες και απαιτείται λήψη των κατάλληλων μέτρων από το ίδιο το κράτος.

Για το σκοπό αυτό, μπορούν να συμβάλλουν οι δύο εταιρείες με τη συντονισμένη επιδίωξη συγκεκριμένων εφικτών μέτρων από την πλευρά του κράτους που θα στηρίζονται σε προηγούμενη συστηματική ανάλυση των προβλημάτων που δημιουργούνται από εξωγενή αίτια.

4.10. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

A. ΕΝΔΟΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ

1. Έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ. Ένα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν ορισμένες εταιρείες λαϊκής βάσης, είναι η έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων της κάθε εταιρείας ύστερα από εισήγηση του διοικητικού της συμβουλίου, πρέπει να διορίσει ένα Γενικό Διευθυντή που να έχει γνώσεις και πείρα πάνω σε οργανωτικά και διοικητικά θέματα και να του παρέχει την αναγκαία εξουσιοδότηση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση. Ο εισηγητικός εξάλλου ρόλος του γενικού διευθυντή είναι βασικός για διοικητικά συμβούλια που συγκροτούνται από πρόσωπα ποικίλης επαγγελματικής προέλευσης.

Το διοικητικό συμβούλιο της κάθε εταιρείας λαϊκής βάσης ύστερα από εμπειριστατωμένη εισήγηση του γενικού της διευθυντή πρέπει να έχει σαν κύριο σκοπό τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων της εταιρείας και την αποδοτική λειτουργία της. Όταν προγραμματίζονται αλλαγές όπως η δημιουργία νέων δρομολογίων ή η κατάργηση ή τροποποίηση ήδη υφισταμένων ή η καθιέρωση εποχικά προσαρμοσμένων τιμών (όταν επιτραπεί) και κυρίως η επέκταση των επενδυτικών δραστηριοτήτων της εταιρείας, η διοίκηση πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει όσο το δυνατό ακριβέστερες εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις τους στα έξοδα και τις δαπάνες της και να μπορεί να εξηγήσει πως οι μεταβολές αυτές θα εξυπηρετήσουν καλύτερα τους σκοπούς της εταιρείας. Ακόμη πρέπει να παρακολουθεί διαρκώς την πορεία της εταιρείας και να διερευνά τη δυνατότητα αποδοτικότερης λειτουργίας της καθώς και τους τρόπους επίτευξής της. Τέλος, δεν πρέπει να περιορίζεται στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των σκοπών της εταιρείας στο παρόν αλλά και στο μέλλον.

Οι μέτοχοι των εταιριών εξάλλου πρέπει να γνωρίζουν ότι οι μανάτζμεντ πιθανό να μην είναι όργανα που απλώς εκτελούν τις αποφάσεις τους. Είναι και αυτοί άτομα που έχουν τη δική τους συνάρτηση ευημερίας την οποία προσπαθούν να μεγιστοποιήσουν με τον περιορισμό ότι θα επιτευχθεί ένα κατώτερο ποσό ή ποσοστό κέρδους που κρίνεται ικανοποιητικό από τους μετόχους.

2) Ανάλυση επενδύσεων χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού. Αυτό είναι συνέπεια του ότι κατά την αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων επένδυσης δεν γινόταν η σωστή διερεύνηση, αν θα έπρεπε να αποκτηθεί καινούργιο πλοίο, ποια θα ήταν η μεταφορική του δυναμικότητα σε επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα, τότε θα έπρεπε να δρομολογηθεί και ποια να είναι η συχνότητα των δρομολογίων του. Η τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού στην Ανάλυση των επενδύσεων είναι η πολιτική που εφαρμόζουν τώρα οι δύο εταιρείες, κάνοντας έρευνα της αγοράς πριν δρομολογήσουν κάποιο πλοίο σε νέα γραμμή.

3) Μη αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Ένα πρόβλημα με μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες είναι η μη αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών. Το πρόβλημα αναλύεται σε δύο μέρη:

α) Βελτιστοποίηση των δρομολογίων με τον υπάρχοντα ακτοπλοϊκό στόλο και β) βελτιστοποίηση των δρομολογίων με την πρόβλεψη να εξελιχθεί δυναμικότερα ο ακτοπλοϊκός στόλος. Επειδή η βελτιστοποίηση γίνεται πάντα σε σχέση με την εκτέλεση των δρομολογίων εκείνων που μεγιστοποιούν τη συνάρτηση ευημερίας και που αποτελεί ουσιαστικά συνάρτηση περιορισμένης μεγιστοποίησης του κέρδους. Κατά συνέπεια, ένα δρομολόγιο που δε θα εκτελούσε μια ιδιωτική ακτοπλοϊκή εταιρεία, επειδή δεν αποδίδει μεγάλα κέρδη, είναι δυνατό να εκτελεστεί από μια ακτοπλοϊκή εταιρεία λαϊκής βάσης, επειδή εξυπηρετεί τους ευρύτερους σκοπούς της.

Όταν όμως πρόκειται να εκτελεστούν δρομολόγια σε μη ιδιωτικοοικονομικά αποδοτικές γραμμές, πρέπει η διοίκηση των εταιριών λαϊκής βάσης να παρέχει στους μετόχους τις λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές συνέπειες για την εταιρεία από την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών.

Οι εταιρείες πρέπει να διερευνούν συστηματικά όλες τις δυνατότητες απόδοτικής αξιοποίησης της μεταφορικής δυναμικότητας του στόλου τους. Γενικά συμπεράσματα ότι η εκτέλεση δρομολογίων στην α γραμμή αυξάνει τα έσοδα των εταιριών ή εξυπηρετεί τους σκοπούς τους, δεν είναι επαρκή. Πρέπει ύστερα από σχετική διερεύνηση να προσδιορίζονται όσο το δυνατό ακριβέστερα οι επιπτώσεις κάθε γραμμής στα έσοδα και στις δαπάνες και να παρέχονται πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο η εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή αυτή θα συμβάλλει στην εξυπηρέτηση των σκοπών της εταιρείας και μέχρι ποιο βαθμό, ιδιαίτερα αν συνεπάγεται για την εταιρεία καθαρό χρηματικό κόστος.

Το πρόβλημα της βελτιστοποίησης των δρομολογίων δεν μπορεί να επιλυθεί ικανοποιητικά από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες μεμονωμένα. Απαιτείται η κρατική παρέμβαση που πρέπει να εκδηλωθεί στον τομέα αυτό, με την εκπόνηση ενός εφικτού προγράμματος ανάπτυξης δρομολογίων. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να αποτελεί τη βάση στη οποία στηρίζεται ο προγραμματισμός κάθε επένδυσης όταν είναι γνωστά εκ των προτέρων τα δρομολόγια, μειώνεται και ο κίνδυνος και η αβεβαιότητα των επενδύσεων στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

4. Μη πλήρης αποσαφήνιση και εξειδίκευση των επιδιωκόμενων σκοπών. Η αποκλειστική εξέταση των εταιριών λαϊκής βάσης σαν εταιριών στις οποίες παύει η παραδοσιακή διάκριση μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών δεν συμβιβάζεται απόλυτα με την πραγματικότητα, γιατί πέρα από τους παραγωγούς καταναλωτές υπάρχει μια μικρή μερίδα μετοχών που είναι καθαρά παραγωγοί, άτομα δηλαδή που ελάχιστα ή καθόλου δεν χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς, καθώς και μια μεγάλη μερίδα καταναλωτών που δεν είναι μέτοχοι, όπως οι ημεδαποί και αλλοδαποί τουρίστες και ντόπιοι μη μέτοχοι. Για τις δύο αυτές κατηγορίες ισχύει απόλυτα η παραδοσιακή μικροοικονομική θεωρία κατά την οποία ο καταναλωτής επιδιώκει τη μεγιστοποίηση της ευημερίας τους και οι παραγωγοί τη μεγιστοποίηση τους κέρδους τους.

Παρατηρείται λοιπόν, μια Έλλειψη αποσαφήνισης των αντικειμενικών τους σκοπών, με άλλους από τους μετόχους να τις θεωρούν σαν καθαρά κοινωφελείς, άλλους σαν καθαρά οικονομικές και άλλους σαν κάτι μεταξύ των δύο. Όταν δε υπάρχουν διαφορές ως προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς αντιμετωπίζονται κι προβλήματα διοίκησης των εταιριών και αξιολόγησης της πορείας τους.

5. Πρόβλημα δυναμικής μειοψηφίας. Στην ANEK που έχει ευρεία μετοχική βάση, ένα ποσοστό μετοχών που κατέχει το 15-20% των μετοχών, εκμεταλλεύονται την αδράνεια ή αδιαφορία της πλειοψηφίας. Κατά συνέπεια όταν η εταιρεία απομακρυνθεί από τη βάση της και τον έλεγχο που ασκείται από αυτή, τότε και ο*ide facto* σκοποί της μεταβάλλονται και ανεπιθύμητες καταστάσεις μπορούν να δημιουργηθούν, όπως πώληση των μετοχών και αδιαφορία ανταπόκρισης στη τυχόν επιδιωκόμενη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

B. ΕΞΩΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ

1. Ενεργειακή και γενικότερη οικονομική κρίση.

Οι δαπάνες εκμετάλλευσης των πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ANEK, στην οποία το κόστος εκμετάλλευσης τριών πλοίων της αυξήθηκε μεταξύ 1977 και 1980 κατά 84,3%, δηλαδή κατά μέσο όρο 28,1% το χρόνο. Αυτό οφείλεται κυρίως στη αύξηση των μισθών των πληρωμάτων για τους οποίους το σύνολο των δαπανών αυξήθηκε κατά 86,8% στην ίδια περίοδο και στη μεγάλη αύξηση των δαπανών για καύσιμα και λιπαντικά που έφθασε το 99% στην ίδια περίοδο. Πρέπει να τονιστεί ότι η συμμετοχή των μισθών στις συνολικές δαπάνες εκμετάλλευσης των πλοίων έφθασε το 35% και των καυσίμων το 36% το 1980.

Η αύξηση των συνολικών δαπανών για καύσιμα ήταν επακόλουθο της μεγάλης αύξησης των τιμών τους. Η αύξηση των δαπανών για μισθούς, οφείλεται στη αύξηση των δαπανών για μισθούς οφείλεται στη αύξηση των μισθών των πληρωμάτων. Μεταξύ 1977 και 1981 οι μισθοί αυξήθηκαν κατά 200% περίπου.

Ο συνδυασμός της ταυτόχρονης αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων με τη μείωση της χειμερινής κίνησης των επιβατών, υπήρξε μία από τις σοβαρές αιτίες της παραπάνω διαπίστωσης.

2. Προβλήματα που δημιουργεί η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κρατική πολιτική.

3. Εποχικότητα της ζήτησης και καθορισμός ενιαίων τιμών.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ANEK-MINΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ διαθέτουν μονοπωλιακά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς από και προς τα Χανιά ή το Ηράκλειο. Υπάρχει λοιπόν ο κίνδυνος εκμετάλλευσης των καταναλωτών και το Κράτος στη προσπάθειά του να αποτρέψει εκδήλωση της φυσικής τους αυτής τάσης, καθόρισε από παλιά τις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν ενιαία για χειμώνα και καλοκαίρι. Το μέτρο αυτό έχει

μεγάλες δυσμενείς επιπτώσεις εξαιτίας της εποχικότητας της ζήτησης υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

4. Ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς.

Ο πραγματικός ή δυνητικός ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς έχει τεράστιες συνέπειες στην εξέλιξη της ζήτησης υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς. Ανταγωνισμός με άλλα μέσα μεταφοράς, δηλαδή το αεροπλάνο, παρόλο που δεν μπορεί το τελευταίο να θεωρηθεί υποκατάστατο του πλοίου. Η μεγάλη διαφορά του χρόνου εκτέλεσης της διαδρομής μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου, αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα που συντελεί στη συνεχώς αυξανόμενη προτίμηση του τελευταίου.

5. Έλλειψη κατάλληλης λιμενικής υποδομής.

Η έλλειψη της κατάλληλης υποδομής στο λιμάνι της Σούδας και του Ηρακλείου, συντελεί στη αύξηση του χρόνου εκτέλεσης των δρομολογίων και των κινδύνων ατυχημάτων ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Η έλλειψη λιμενικής υποδομής ευθύνεται για τις αναξιόπιστες εξυπηρετήσεις το χειμώνα και το μεγαλύτερο χάσιμο του χρόνου για ελιγμούς στα λιμάνια, επειδή υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος.

4.10. Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους προβλέπεται, ότι η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό ου προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων (για από τις οποίες θεωρείται και η αγορά ή κατασκευή πλοίων) γίνεται με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Η σύμβαση αυτή είναι «ιδιότυπη» χαρακτηρίζεται και «εγκριτική πράξη», γιατί παίρνει συνήθως την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης. Είναι δυνατό επίσης μία τέτοια σύμβαση μεταξύ του κράτους και των ιδιωτών-επενδυτών να κυρώνεται εκ των υστέρων με νόμο. Οι παραπάνω συμβάσεις έχουν ενιαία διατύπωση και οι όροι τους είναι εκ των προτέρων διατυπωμένοι από την πλευρά του κράτους. Για κάθε κατηγορία μάλιστα επιχειρήσεων. Όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, υπάρχει ένας ειδικός τύπος σύμβασης, με ιδιαίτερες διατάξεις και όρους. Η Εφημερίδα της Κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα ειδικό τεύχος στο οποίο καταχωρούνται οι εγκριτικές πράξεις. Μια απλή παρατήρηση στο τεύχος αυτό πείθει ότι πιο συνηθισμένη επενδυτική δραστηριότητα είναι αυτή της αγοράς και κατασκευής πλοίων. Αυτό αποδεικνύει αφενός ότι τα προερχόμενα από το εξωτερικό κεφάλαια ήταν και είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος τους προσανατολισμένα σε ναυτιλιακές επενδύσεις, αλλά και ότι το κράτος απέδιδε πάντοτε ιδιαίτερη σημασία στην προσέλκυση επενδύσεων αυτής της κατηγορίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται:

- Για αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό.
- Για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου αυτού και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα.

Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της Ελληνικής σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου 2687/53.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται για το σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, νηολόγηση και εκμετάλλευση πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού) φέρουν

υποχρεωτικά τον τίτλο «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και τη λειτουργία τους ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ των επενδύσεων και του Ελληνικού κράτους που λέγεται και «εγκριτική πράξη».

Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρείες αυτές (όπως απαλλαγή από φόρους, χαρτόσημα, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών, κ.α.) και οι υποχρεώσεις απέναντι στο Ελληνικό δημόσιο. Επίσης ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανωνύμων εταιρειών που αφορούν:

- Το κεφάλαιο της εταιρείας.
- Τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης.
- Την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού.
- Τη διάθεση των κερδών.
- Το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετόχων, κ.α.

4.11. ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν. 89/1967

Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσπεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, μεγαλύτερα από 1000.κο.κ.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, χαρτόσημα, εισφορές, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος.

Για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου 89 πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

- 1) Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος, μη υποχρεωτικά εκχωρητέου, τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους (ενοίκια, μισθούς υπαλλήλων, λοιπά γενικά έξοδα) στην Ελλάδα, το ύψος του οποίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια.
- 2) Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα.
- 3) Η επιχείρηση πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση, η οποία καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του νόμου.

4.12. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πολλά έχουν γραφτεί τον τελευταίο καιρό για το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα και τις σοβαρές δυσλειτουργίες του, που αρχίζουν από την αναχρονιστική θεσμική δομή του και προχωρούν στα σοβαρά προβλήματα λιμενικής υποδομής αλλά και σύνδεσης των λιμανιών με τη ενδοχώρα. Τα βασικά αυτά προβλήματα επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά και το κόστος στο οποίο προσφέρονται οι υπηρεσίες αυτές, μειώνοντας την αποτελεσματικότητα ολόκληρου του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος.

Με το παρακάτω κείμενο επιδιώκουμε να εντοπίσουμε τα βασικά προβλήματα του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος και ερευνούμε την επίδρασή τους στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

4.13. Η ΖΗΤΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η συνολική κίνηση επιβατών εντός του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος ήταν κατά το 1993 της τάξης των 13 εκατομμυρίων ατόμων. Παρατηρούμε ότι την πρώτη θέση κατέχει η γραμμή του Αργοσαρωνικού με τα 31% της κίνησης, ακολουθεί η γραμμή Πειραιώς - Κρήτης με το 12%, την Τρίτη θέση παίρνουν οι γραμμές Πειραιώς - Κυκλάδων και Πειραιώς - Μυκόνου - Τήνου - Σάμου το 9%. Αντίστοιχα, ακολουθούν οι άλλες γραμμές με μικρότερα ποσοστά.

Το 1993 η κίνηση των επιβατών κατά γραμμή παρουσιάζει κάποιες διαφορές σε σχέση με το 1985. Την πρώτη θέση και πάλι την κρατά η γραμμή του Αργοσαρωνικού με μικρότερο όμως ποσοστό, 23%, τη δεύτερη θέση κατέχει η γραμμή Πειραιώς-Κρήτης με 13% και την Τρίτη κατέχουν οι γραμμές Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων και Ραφήνας-Εύβοιας-Ανδρου-Τήνου με το 11%. Ποσοστιαία αυξάνεται και η κίνηση στις μικρότερες γραμμές. Στη διαχρονική εξέλιξη φαίνεται ότι αναπτύσσονται όλο και περισσότεροι προορισμοί λόγω επέκτασης της τουριστικής ανάπτυξης.

Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η μεγάλη εποχικότητα που παρουσιάζει η κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες και ιδιαίτερα τον Αύγουστο (δείτε διαγράμματα 4,5,6,7,8). Τη μεγαλύτερη εποχικότητα παρουσιάζουν οι γραμμές Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων και Πειραιώς-Μυκόνου-Σάμου. Μικρότερη εποχικότητα εμφανίζεται στις γραμμές Αργοσαρωνικού και Πειραιώς-Κρήτης.

4.14. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες

Η παροχή των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα γίνεται από ένα σύνολο ανεξάρτητων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων (οι μεγαλύτερες από αυτές είναι γύρω στα τριάντα). Υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση όσων αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς μεταξύ ιδιωτικών και εταιρειών «λαϊκής βάσης».

Οι εταιρείες «λαϊκής βάσης» δημιουργήθηκαν έχοντας ως κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων ορισμένων νησιών (π.χ. ANEK για την Κρήτη, ANE για τα Δωδεκάνησα, κτλ.). Αν και οι εταιρείες αυτές θεωρείται ότι δίνουν βάρος στον κοινωνικό χαρακτήρα της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών στους πληθυσμούς της γραμμής που εξυπηρετούν, οι ναύλοι που χρεώνουν είναι ακριβώς οι ίδιοι με τους αντίστοιχους που χρεώνουν οι ιδιωτικές εταιρείες και, βέβαια, καθορίζονται από το YEN.

β. Ο στόλος (επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία)

Για να μπορέσουμε να εξετάσουμε καλύτερα τον στόλο, είναι απαραίτητο να τον κατατάξουμε σε δύο κατηγορίες, σε πλοία άνω των 1000 GRT και σε πλοία κάτω των 1000 GRT. Τα μικρά πλοία κάτω των 1000 GRT είναι κυρίως επιβατηγά. Ενώ τα μεγαλύτερα είναι Ro-Ro επιβατηγά.

ι) Πλοία άνω των 1000 GRT

Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN υπάρχουν στην κατηγορία αυτή 104 πλοία. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 8 η κατανομή χωρητικότητας σε GRT είναι αρκετά ευρεία,

με μέση τιμή περίπου τους 4000 τόνους και μέγιστη τιμή τους 38000 τόνους (το πλοίο Ελευθέριος Βενιζέλος).

Βασικό χαρακτηριστικό του στόλου αυτού είναι η μεγάλη του ηλικία. Η μέση ηλικία το 1992 ανερχόταν στα 25 έτη περίπου. Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι, εκτός ειδικών εξαιρέσεων, το όριο ηλικίας για τα επιβατηγά πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι τα 35 έτη. Επομένως, στην επόμενη δεκαετία σημαντικό ποσοστό του στόλου (περίπου 50%) θα πρέπει υποχρεωτικά να αντικατασταθεί.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός καθώς και η προσφορά υπηρεσιών χαμηλού κόστους, οι πλοιοκτήτες στο παρελθόν αγόραζαν μεταχειρισμένα φορτηγά πλοία και με σχετικά χαμηλό κόστος τα μετέτρεπαν σε επιβατηγά. Αυτό είχε ως συνέπεια την απόκτηση επιβατηγών πλοίων στο μισό κόστος της αξίας του αντίστοιχου επιβατηγού ή και μικρότερο ακόμη. Αυτά τα πλοία άρχιζαν τη ζωή τους ως επιβατηγά σε προχωρημένη ηλικία. Από οικονομικής πλευράς τα σημερινά επίπεδα ναύλων στις εσωτερικές γραμμές δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν το κεφαλαιακό κόστος νέων κατασκευών. Η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σε επιβάτες φαίνεται στο διάγραμμα 10. Η μέση χωρητικότητα σε επιβάτες είναι 1055 με μέγιστη γύρω στους 2700 (Ελευθέριος Βενιζέλος).

ii) Πλοία κάτω των 1000 GRT

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται 276 πλοία που κατανέμονται στις εξής κατηγορίες:

Επιβατηγά-οχηματαγωγά και πορθμεία	149
Συμβατικά μικρά οχηματαγωγά	69
Υδροπτέρυγα	52
Catamaran	3
Διάφορα άλλα	3

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 83% των πλοίων αυτών έχει χωρητικότητα κάτω των 600 GRT και ότι μέση χωρητικότητα των πλοίων της νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα και catamaran) είναι περίπου 150 GRT. Στα πλοία αυτά η μέση ηλικία κυμαίνεται επίσης στα 25 χρόνια περίπου, αλλά 32 πλοία ξεπερνούν τα 35 έτη και 11 πλοία είναι 50 ετών και πλέον. Τα πλοία της νέας τεχνολογίας (υδροπτέρυγα) έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 15 έτη και μέγιστη ηλικία τα 23 έτη, ενώ τα catamaran είναι σχεδόν καινούργια.

Από την πιο πάνω ανάλυση είναι εμφανές ότι παρά τις εξελίξεις από πλευράς μεγέθους των πλοίων αλλά και επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών, ο στόλος είναι εξαιρετικά γερασμένος, σε μια εποχή που στη υπόλοιπη Ευρώπη η εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας κερδίζει συνεχώς έδαφος. Όμως, είναι πράγματι αναγκαία η εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας σε ποιο βαθμό;

Για να μπορέσουμε να απαντήσουμε σε αυτό το ερώτημα κρίνεται αναγκαία μια και σε βάθος εξέταση της βιωσιμότητας πλοίων νέας τεχνολογίας στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα, αφού ληφθούν υπόψη τα εξής:

- Το υψηλό κόστος κτήσης και λειτουργίας
- Το χαμηλό επίπεδο ναύλων στα συμβατικά πλοία

- Ο χαμηλό επίπεδο ναύλων στις εναέριες μεταφορές του εσωτερικού δικτύου
- Η χαμηλά αξία χρόνου στην Ελλάδα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες (ταξίδι για διακοπές)
- Η παροχή υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ακόμη και όταν η κίνηση είναι κατά πολύ μειωμένη και δεν θα διασφαλιζόνταν υψηλά επίπεδα πληρότητας (οι συγκοινωνίες είναι δημόσιο αγαθό).

4.15. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σήμερα η διάταξη του ακτοπλοϊκού δικτύου είναι ακτινωτή, με κέντρο το λιμάνι του Πειραιά. Έτσι, το δίκτυο που συνδέει τα λιμάνια σήμερα, αλλά και τα δρομολόγια των πλοίων που κινούνται στο δίκτυο αυτό, παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα σχεδιασμού. Βασική αδυναμία είναι η συγκέντρωση των περισσότερων γραμμών στο λιμάνι του Πειραιά. Άλλη αδυναμία είναι η έλλειψη σύνδεσης νησιών που δεν ανήκουν στην ίδια γραμμή. Είναι πολύ σύνηθες το φαινόμενο η σύνδεση δύο λιμανιών να γίνεται μέσω του Πειραιά. Τέλος, βασική αδυναμία θεωρείται και η χαμηλή κίνηση κατά τους χειμερινούς μήνες. Κρίνεται, λοιπόν, εύλογος ο εκ νέου σχεδιασμός του δικτύου. Ο νέος σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες σε ορισμένα νησιά -π.χ. τη δημιουργία αεροδρομίου καθώς και την έντονη, πρόσφατα, τουριστική τους ανάπτυξη. Επίσης πρέπει να υπολογιστεί και η κοινωνική πολιτική των κυβερνήσεων, που επιβάλλει να εξυπηρετούνται ομαλά τα ακριτικά νησιά.

4.16. Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Η λιμενική υποδομή έχει πολύ μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας αλλά και του τουρισμού της χώρας μας. Ο αριθμός των νησιών μας είναι της τάξεως μερικών χιλιάδων, όμως μόνο 70 εξ αυτών έχουν σημασία από οικονομικής πλευράς. Τα σημαντικότερα λιμάνια που εμπλέκονται στο ατοπλοϊκό σύστημα ανέρχονται σε 138, εκ των οποίων τα 42 βρίσκονται στις ακτές της ηπειρωτικής χώρας, ενώ τα υπόλοιπα 96 ανήκουν στη νησιωτική Ελλάδα.

Στις δεκαετίες του 1960 και του 1970 υπήρξε σημαντική βελτίωση στη λιμενική υποδομή και αυτό είχε ως αποτέλεσμα της αύξηση της κίνησης, την αύξηση του τουρισμού και κατ' επέκταση την οικονομική ανάπτυξη πολλών περιοχών της χώρας. Σήμερα, όμως, πολλά έχουν αλλάξει και η λιμενική υποδομή σε ολόκληρο σχεδόν το σύστημα θεωρείται ανεπαρκής να διεκπεραιώσει τον όγκο της κίνησης που γιγαντώθηκε, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παρατηρούνται, λοιπόν, έντονες αρνητικές επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα του ακτοπλοϊκού συστήματος συνολικά.

Είναι γνωστό ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής με βάση το ισχύον σήμερα ακτοπλοϊκό σύστημα είναι τεράστιες, αφού σχεδόν όλα τα μεσαία και τα μεγάλα λιμάνια χρειάζονται εκσυγχρονισμό για να μπορούν να δεχτούν τα μεγάλα πλοία. Δεν μπορούμε όμως να μιλάμε για εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής, εάν δεν αλλάξουμε τη δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Τα λιμάνια θα πρέπει να ενταχθούν στη νέα δομή του: είναι αναγκαία η δημιουργία μεγάλων περιφερειακών λιμανιών και λιμανιών δορυφόρων που θα συνδέονται με feeder με το κύριο λιμάνι της περιοχής. Η πρακτική αυτή έχει

υιοθετηθεί με επιτυχία στις μεταφορές εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια και έχει οδηγήσει σε οικονομίες κλίμακας, σε αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση του συστήματος και, βέβαια, σε μείωση της σπατάλης των πόρων.

Ας μην παραβλέψουμε ότι άλλη μια αδυναμία είναι η ανεπαρκής σύνδεση των λιμανιών με την ενδοχώρα (κακή πρόσβαση και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αποβάθρες αλλά και τη γύρω περιοχή του λιμανιού, ιδιαίτερα σε εποχή αιχμής).

4.17. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας που διέπει το ακτοπλοϊκό μας σύστημα είναι πολύπλοκο και αρκετά δύσκαμπτο. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αφορά στη διαδικασία παροχής των αδειών σκοπιμότητας από το ΥΕΝ, διαδικασία που είναι αδιαφανής και εν λειτουργεί με αντικειμενικά κριτήρια. Αλλά και το ναυτολόγιο ελέγχεται από το Υπουργείο με αποτέλεσμα τη μη αποτελεσματική κατανομή των πόρων αλλά και τη μη αποδοτική λειτουργία του συστήματος. Θα πρέπει στα επόμενα χρόνια να εναρμονιστεί το παρεμβατικό ελληνικό θεσμικό πλαίσιο με το ανταγωνιστικό της ΕΕ (κανονισμός της ΕΟΚ για το cabotage).

4.18. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η ποιότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών και κυρίως της επιβατηγού ναυτιλίας εξαρτάται από το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών στον πελάτη (επιβάτη). Αυτές οι υπηρεσίες διακρίνονται σε:

- Υπηρεσίες που προσφέρονται άμεσα στον πελάτη π.χ. έκδοση εισιτηρίων, ξενοδοχειακές υπηρεσίες στο πλοίο, συχνότητα δρομολογίου και ακρίβεια εκτέλεσής του, λιμενικές ευκολίες, κ.α.
- Υπηρεσίες που έχουν έμμεση σχέση με τον πελάτη π.χ. ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ατυχήματα σε πλοία, κτλ.

Από όσα αναπτύξαμε πιο πάνω, τα βασικότερα προβλήματα του συστήματος που επιδρούν στο επίπεδο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι τα εξής:

➤ Βασικό πρόβλημα στο ακτοπλοϊκό μας σύστημα είναι οι κρατήσεις θέσεων. Είναι αδύνατο να αγοράσει ο χρήστης εισιτήριο με επιστροφή ή να κρατήσει θέση για μελλοντική ημερομηνία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ταλαιπωρίας των χρηστών, ιδίως σε περιόδους αιχμής. Η δημιουργία συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στα πρότυπα των αεροπορικών εταιριών θα έλυσε πολλά προβλήματα.

➤ Άλλο βασικό πρόβλημα που μειώνει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι η υπερφόρτωση των πλοίων κατά τους θερινούς μήνες, η οποία μπορεί να έχει επιπτώσεις τόσο στο επίπεδο της ασφάλειας όσο και στο επίπεδο της άνεσης που απολαμβάνουν οι επιβάτες.

➤ Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών όσον αφορά στις «ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στα πλοία». Αν και τα τελευταία χρόνια έχουν βελτιωθεί σημαντικά, είναι σαφές ότι για να φτάσουν στα ευρωπαϊκά επίπεδα επιδέχονται περαιτέρω βελτιώσεις.

➤ Οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τα λιμάνια είναι ελλιπείς, αφού στα περισσότερα δεν υπάρχουν ευκολίες προς τους επιβάτες (αίθουσες αναμονής, τηλέφωνα, ταξί, εστιατόρια, κτλ.)

> Ο βασικότερος, ίσως, παράγοντας που επιδρά έμμεσα στην ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας θα λέγαμε στην περίπτωση αυτή ότι είναι η ασφάλεια της μεταφοράς. Όμως μικρή σημασία έχει δοθεί σε αυτόν το παράγοντα και πολύ λίγα έχουν γραφτεί για την σπουδαιότητά του. Έτσι παρακάτω θα ερευνήσουμε αυτόν τον παράγοντα για την ελληνική ακτοπλοϊκή επιβατηγό ναυτιλία.

4.19. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Για να μπορέσουμε να κάνουμε παρατηρήσεις όσον αφορά την ασφάλεια στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, θα πρέπει να γνωρίζουμε τι συμβαίνει στον παγκόσμιο και ευρωπαϊκό χώρο. Αφού διαπιστώσουμε το επίπεδο στους χώρους αυτούς, μπορούμε να το συγκρίνουμε με το επίπεδο ασφαλείας της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας.

Για την ανάλυση των ατυχημάτων έχουμε συλλέξει τα δεδομένα από το αρχείο 'Lloyd's Casualty returns'. Περιλαμβάνονται πλοία των 100 GRT και πάνω, ενώ το διάστημα αναφοράς είναι η περίοδος από 1-1-1985 έως και 31-12-1993, ήτοι εννέα χρόνια. Το αρχείο περιλαμβάνει όλα τα ατυχήματα ολικών απωλειών παγκοσμίως. Έτσι, μπορούμε να κάνουμε συγκρίσεις σε ευρωπαϊκό, ελληνικό ή παγκόσμιο επίπεδο.

Στην περίοδο που εξετάζουμε έχουν απωλεσθεί 37 επιβατηγά και 108 Ro-Ro επιβατηγά πλοία. Από τα 145 πλοία που χάθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο τα 54 -δηλαδή 38%- χάθηκαν στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο. Σε παγκόσμιο επίπεδο οι απώλειες ανθρώπινης ζωής (νεκροί - αγνοούμενοι) που οφείλονται στις παραπάνω απώλειες πλοίων έφτασαν τα 6151 άτομα.

Από αυτές τις ανθρώπινες απώλειες οι 588 προξενήθηκαν από τα επιβατηγά πλοία και οι 5563 από τα Ro-Ro επιβατηγά πλοία. Στις ευρωπαϊκές θάλασσες έχασαν τη ζωή τους 829 άνθρωποι, δηλαδή 13% των παγκοσμίως απωλειών. Το μικρότερο ποσοστό ανθρώπινων απωλειών -συγκριτικά με το ποσοστό 38% στις απώλειες πλοίων- μας δείχνει ίσως και τις καλύτερες υπηρεσίες των σωστικών μέσων που διατίθενται στις ευρωπαϊκές θάλασσες.

Ο πίνακας 1 δείχνει τις σημαίες των πλοίων κατά σειρά μεγέθους ανθρώπινων απωλειών παγκοσμίως. Ο πίνακας 2 δείχνει τις σημαίες των πλοίων κατά σειρά μεγέθους ανθρώπινων απωλειών στις ευρωπαϊκές θάλασσες. Πρέπει να τονιστεί ότι στην έρευνα αυτή δεν λάβαμε υπόψη το επίπεδο της κίνησης της επιβατηγού ναυτιλίας στις διάφορες περιοχές. Για να γίνει σωστή σύγκριση των επιπέδων ασφαλείας θα ληφθεί υπόψη και η αντίστοιχη κίνηση των πλοίων στην περιοχή που εξετάζουμε: μια περιοχή με μικρή κίνηση είναι αναμενόμενο να έχει μικρό αριθμό ατυχημάτων στο ίδιο επίπεδο ασφαλείας.

Από τα παραπάνω φαίνεται καθαρά ότι η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία δεν έχει καμία ανθρώπινη απώλεια κατά τη διάρκεια των εννέα χρόνων που εξετάζουμε. Δεδομένου ότι στον ελληνικό χώρο δραστηριοποιούνται πλοία μόνο ελληνικής σημαίας, λόγω του cabotage, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι από την πλευρά της ασφαλείας υπάρχει πολύ καλή επίδοση σε σύγκριση με τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη, καθώς και παγκόσμια.

Η σημασία αυτού του ευρήματος είναι ακόμη πιο σπουδαία, δεδομένου ότι η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία είναι από τις μεγαλύτερες στ κόσμο. Στον πίνακα 3 παρουσιάζεται ο αριθμός των ολικών απωλειών ανά σημαία. Στη δεύτερη στήλη

βλέπουμε τον αριθμό απωλειών ανά 1000 υπάρχοντα πλοία. Δηλαδή μπορούμε να κάνουμε συγκρίσεις μεταξύ των σημαιών, αφού έχει ληφθεί υπόψη το μέγεθος του στόλου κάθε σημαίας. Η τελευταία στήλη μας δείχνει τον αριθμό των ολικών απωλειών των πλοίων στις ευρωπαϊκές θάλασσες ανά σημαία.

Σημαία	Νεκροί-Αγνοούμενοι
1. Φιλιππίνες	4.746
2. Αίγυπτος	464
3. Ρωσία (Σοβ. Ένωση)	423
4. Μεγάλη Βρετανία	193
5. Ιταλία	153
6. Ινδονησία	68
7. Πολωνία	65
8. Νησιά Σολομώντος	7
9. Ισπανία	7
10. Τανζανία	7
11. Ολλανδία/Αντίλλες	3
12. Βενεζουέλα	2
13. Ην. Αραβικά Εμιράτα	2
14. Μαλαισία	1
Σύνολο	6.151

↳ **Πίνακας 1:** Κατανομή των ανθρωπίνων απωλειών παγκοσμίως

Σημαία	Νεκροί-Αγνοούμενοι
1. Ρωσία	423
2. Αγγλία	193
3. Ιταλία	155
4. Πολωνία	65
5. Ολλανδία/Αντίλλες	3
Σύνολο	829

↳ **Πίνακας 2:** Κατανομή ανθρωπίνων απωλειών στις ευρωπαϊκές θάλασσες ανά σημαία

Σημεία	Συνολικές απώλειες Παγκοσμίως	Αριθ.ατυχημάτων /Αριθ.πλοίων*1000	Συνολικές απώλειες στις ευρωπαϊκές Θάλασσες
1. Φιλιππίνες	28	201	1
2. Παναμάς	14	42	5
3. Ελλάδα	10	29	9
4. Ιταλία	7	20	7
5. Τουρκία	7	20	7
6. Ρωσία	5	32	1
7. Ιαπωνία	4	5	-
8. Βενεζουέλα	4	5	-
9. Ονδούρες	3	125	2
10. Μεγ.Βρετανία	3	23	2
11. Ν.Σολομώντος	3	428	-
12. Άλλες	57	-	20

↳ Πίνακας 3: Κατανομή των ολικών πλοίων ανά σημεία

4.20. Συμπεράσματα

i) Η κίνηση των επιβατών εντός του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος τοποθετεί την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία ανάμεσα στις πρώτες της Ευρώπης.

ii) Βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η έντονη εποχικότητα που παρουσιάζεται τους καλοκαιρινούς μήνες και οφείλεται στην τουριστική κίνηση.

iii) Βασικό χαρακτηριστικό του στόλου είναι η μεγάλη του ηλικία (μέση ηλικία 25 έτη) που κυρίως οφείλεται στο ελεγχόμενο, χαμηλό επίπεδο των ναύλων.

iv) Παρόλο που πολλοί ερευνητές πιστεύουν ότι μετά την άρση του cabotage θα έρθουν πλοία νέας τεχνολογίας στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα, πιστεύουμε ότι στο συγκεκριμένο επίπεδο ναύλων και με δεδομένη την έντονη εποχικότητα της ζήτησης, δεν είναι δυνατό να αποσβεστούν τα μεγάλα κεφάλαια που απαιτούνται για την απόκτηση τέτοιων πλοίων.

v) Η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα παρουσιάζει αδυναμίες:

- Στην οργάνωση και τη δομή του δικτύου
- Στην λιμενική υποδομή και την ποιότητα των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών
- Στο σύστημα κρατήσεως θέσεων
- Στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις των πλοίων
- Προβλήματα και δυσλειτουργίες που οφείλονται στην υπερφόρτωση του δικτύου λόγω της εποχικότητας.

vi) Η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών όσον αφορά στην ασφάλεια των επιβατών βρίσκεται, παρά τη μεγάλη ηλικία του στόλου, σε πολύ καλό επίπεδο, ειδικά αν συγκριθεί με το επίπεδο ασφάλειας τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της παγκόσμιας επιβατηγού ναυτιλίας.

vi) Η αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού συστήματος θα συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

4.21. Προτάσεις

✓ Απαιτείται μελέτη των χαρακτηριστικών της αγοράς, ώστε να κατανοηθούν οι ιδιότητές της, με σκοπό τον ορθολογικό προγραμματισμό των επενδύσεων τόσο από ιδιωτικής πλευράς (στόλος) όσο και από πλευράς δημοσίων επενδύσεων (λιμενικές εγκαταστάσεις) για την αποτελεσματικότερη και ποιοτικά αναβαθμισμένη λειτουργία του ακτοπλοϊκού μας συστήματος.

✓ Απαιτείται μελέτη ανασχεδιασμού και αναδιοργάνωσης του δικτύου, η οποία θα βοηθήσει στην αποτελεσματικότερη λειτουργία και την ποιοτική αναβάθμιση ολόκληρου του ακτοπλοϊκού συστήματος, με συνέπεια την αποδοτικότερη χρήση διαθέσιμων πόρων αλλά και την ουσιαστικότερη συμβολή στη περιφερειακή ανάπτυξη των νησιών.

✓ Η αναβάθμιση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών μέσω μιας πολιτικής επενδύσεων που θα πρέπει να στηριχθεί στη δομή ενός νέου δικτύου (το παρόν είναι ακτινωτό και απαιτεί μεγάλες εγκαταστάσεις σε όλα τα λιμάνια του δικτύου). Το νέο αυτό δίκτυο θα δίνει τη δυνατότητα λειτουργίας μεγάλων περιφερειακών λιμανιών και λιμανιών που θα συνδέονται με το κύριο λιμάνι της περιοχής. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας και γίνεται αποδοτικότερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων.

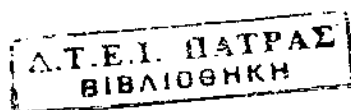
✓ Η καλή επίδοση του συστήματος όσον αφορά την ασφάλεια θα πρέπει να επισημανθεί και να διαφημιστεί για την προσέλκυση τουριστικής κίνησης.

4.22. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε ήδη, η ελληνική ακτοπλοία αποτελεί έναν τομέα όπου είναι εμφανής ο κρατικός παρεμβατισμός. Συγκεκριμένα το ναυτολόγιο για τα αμιγώς εντός Ελλάδας γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και κρίνεται από την επιτροπή τιμών και εισοδημάτων του ΥΠΕΘΟ. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το ίδιο υπουργείο και οι τιμές των υπηρεσιών εντός των πλοίων (εστιατόρια, bars κτλ). Από το 1992 υπήρξε μερική απελευθέρωση των εντός των πλοίων παρεχόμενων υπηρεσιών.

Άλλα σημαντικά θέματα καθοριζόμενα από την πολιτεία είναι οι αποκαλούμενες άδειες σκοπιμότητας (άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων και τα δρομολόγια (ώρες και ημέρες αναχώρησης). Σε κανένα εκ των παραπάνω κανόνων δεν εμπίπτει η επιβατηγός ναυτιλία ελληνικών πλοίων σε αμιγώς διεθνείς γραμμές (π.χ. Ελλάδα-Ιταλία), όπου τόσο οι τιμές όσο και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εντός των πλοίων, καθώς και η επιλογή δρομολογίων είναι παντελώς απελευθερωμένα. Πρέπει όμως να σημειωθεί, ότι σε δρομολόγια όπου ένα μέρος τους μόνο θεωρείται διεθνείς γραμμή, (π.χ. Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκώνα), το τμήμα του δρομολογίου που αφορά στην εσωτερική γραμμή (π.χ. Πάτρα-Ηγουμενίτσα) εμπίπτει στον έλεγχο του ΥΕΝ.

Η λειτουργία των ακτοπλοϊκών πλοίων διέπεται από τον Κ.Δ.Ν.Δ. και σειρά άλλων διαταγμάτων, το πλέον πρόσφατο των οποίων είναι το Π.Δ. 684/17.9.1976. Η



δρομολόγηση μεταξύ ελληνικών και άλλων πλοίων μεσογειακών λιμένων ρυθμίζεται με απλούστερες διατυπώσεις από το Ν.Δ. 288/11.11.1969.

4.23. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Τον τελευταίο καιρό το καθεστώς δρομολόγησης των αδειών σκοπιμότητας δέχεται οξεία κριτική. Όπως υποστηρίζεται τι θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της χώρας έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του και δεν μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις του 21^{ου} αιώνα και ιδιαίτερα με δεδομένη την άρση του καμποτάζ το 2004. Η μη ορθολογική διάρθρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών και κατανομή του στόλου, η ανομοιόμορφη κατανομή προσεγγίσεων στα υπάρχοντα δρομολόγια και η απουσία σύγχρονων πλοίων σε ορισμένες γραμμές είναι διαπιστωμένες δυσλειτουργίες του υφιστάμενου συστήματος.

Θα πρέπει να αρχίσει να υλοποιείται μια σειρά από παρεμβάσεις που εκτιμάται πως θα αλλάξουν τη σημερινή μορφή της ακτοπλοΐας. Οι παρεμβάσεις αυτές αναφέρονται στην:

1. Αλλαγή του καθεστώτος δρομολόγησης των πλοίων και την καθιέρωση του θεσμού των συμβάσεων όπως π.χ. «σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας». Ποιοτική εφαρμογή αυτού του θεσμού θα αποτελέσει η προωθούμενη για έγκριση αστική θαλάσσια συγκοινωνία Θασσαλονίκης, η οποία εκτιμάται πως θα δώσει να νηοή.
2. Αναδιάρθρωση των δρομολογίων κατά περιοχή γραμμών με το σύστημα κόμβων και ανταποκρίσεων. Γνώμονας θα είναι η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών και η όσο το δυνατόν συχνότερη επικοινωνία τους με το κέντρο.
3. Παροχή εμπορικών εκπτώσεων στους ναύλους επιβατών και οχημάτων.
4. Δρομολόγηση ταχύπλοων νέας τεχνολογίας υπό καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις, τα οποία θα αλλάξουν την παραδοσιακή εικόνα για το θαλάσσιο ταξίδι, αφού θα προσφέρουν γρήγορο και άνετο ταξίδι.
5. Πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεως και έκδοσης εισιτηρίων με ταυτόχρονη εφαρμογή του check in.
6. Σταδιακή προσαρμογή των δρομολογημένων πλοίων σε ενιαίους κανόνες και πρότυπα ασφαλείας που καθιερώνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα ελληνικά πλοία είναι ασφαλή και στο σύνολό τους έχουν πιστοποιηθεί με τα απαραίτητα διακαιολογητικά.

4.23. ΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΛΟΪΑΣ ΣΤΑ ΤΑΧΕΑ RO-PAX FERRIES

Προτίμηση στα πολύ γρήγορα ro-pax ferries δείχνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες ως συνέχεια της τάσης για ναυπήγηση καταμαράν υψηλής ταχύτητας και μονοπύθμενων fast ferries.

Οι δύο τελευταίες κατηγορίες έχουν ευρέως διαδοθεί τα τελευταία χρόνια στη Μεσόγειο και ιδιαίτερη έμφαση δίνεται, από τεχνικής πλευράς, στην ενσωμάτωση σύγχρονων συστημάτων προώθησης στα συμβατικής σχεδίασης ro-pax ferries.

Η τάση οφείλεται καταρχάς στην εκτίμηση ότι η μεταφορά φορτίων είναι σημαντικότερη και διαρκεί όλο το χρόνο σε σχέση με την εποχική φύση της μεταφοράς επιβατών. Ιδιαίτερα στη Ευρώπη γίνεται προσπάθεια να υπάρξει μεταστροφή από την

οδική μεταφορά σε εκείνη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ενώ η σταδιακή άρση του καμποτάζ έχει προκαλέσει ρεύμα νέων παραγγελιών. Σύμφωνα με τους ειδικούς, η τάση είναι να ναυπηγούνται μικρότερα ro-rah ferries με λιγότερες καμπίνες αλλά μεγαλύτερη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων.

Αυξήθηκε επίσης σημαντικά η υπηρεσιακή ταχύτητα, που κυμαίνεται μεταξύ 27 και 30 κόμβων, ώστε να χρειάζονται λιγότερα πλοία για κάθε γραμμή.

Η δεύτερη γενιά των ro-rah που ναυπηγείται σήμερα έχει ευδιάκριτες αλλαγές στη σχεδίαση: τα πλοία έχουν μεγαλύτερο μήκος, ενώ ο πυθμένας έχει προσαρμοστεί στις υψηλές ταχύτητες.

Τα πλοία αυτής της κατηγορίας έχουν ιδιαίτερη παρουσία στην Αδριατική. Η θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας απέκτησε ιδιαίτερη σημασία από την περίοδο του πολέμου στη Γιουγκοσλαβία και ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90, οι ελληνικές εταιρείες προχώρησαν σε ευρύ εκσυγχρονισμό του στόλου τους. Οι επιχειρήσεις Αττικής παρέλαβαν τέσσερα με ταχύτητα που φτάνει τους 26 κόμβους. Τα νέα πλοία μείωσαν την απόσταση Πάτρας-Αγκώνας και επέτρεψαν τη δρομολόγηση πλοίων επτά ημέρες την εβδομάδα.

Την ίδια περίοδο, οι Μινωικές γραμμές παρέλαβαν επίσης τρία high speed ferries -τα Αρετούσα, Ίκαρος, Πασιφάη, ταχύτητας 27 κόμβων, ενώ πρόσφατα παρήγγειλε δύο ro-rah 28,5 κόμβων για τη γραμμή Πάτρα-Βεβετία. Ένα ζευγάρι ταχύτατα ferries -29 κόμβων- για την Κρήτη θα κατασκευαστούν για λογαριασμό των Μινωικών γραμμών, ιταλικά ναυπηγεία.

Ταχύτητα 27 κόμβων θα έχει το ro-rah που παρήγγειλε η εταιρεία Στριντζη σε ολλανδική μονάδα. Σύμφωνα με πληροφορίες, η εταιρεία εξετάζει το ενδεχόμενο ναυπήγησης ενός μικρότερου επιβατικού πλοίου, με μεταφορική δυνατότητα 1.500 επιβατών με ταχύτητα 24 κόμβων η οποία αντιστοιχεί με περισσότερους από 30 κόμβους για ένα μεγαλύτερο μέγεθος. Και στις εσωτερικές, ελληνικές γραμμές κάνουν αισθητή την παρουσία τους μικρότερα fast ferries, όπως για παράδειγμα το Highspeed 1 των Μινωικών γραμμών στις Κυκλάδες.

Αλλά και στη δυτική Μεσόγειο, οι κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες: Transmediterranea, Tirrenia και SNCM της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Γαλλίας αντίστοιχα, έχουν τα τελευταία χρόνια εξοπλιστεί με μεγάλα μονοπύθμενα fast ferries, ναυπηγημένα από τα εγχώρια ναυπηγεία.

Οι παράγοντες της αγοράς εκτιμούν, ότι η ζήτηση για μεγάλα fast ferries έχει φτάσει στο απόγειο. Τα fast ferries δίνουν τη δυνατότητα στις εταιρείες να διατηρήσουν καλό μερίδιο της αγοράς το καλοκαίρι όταν η κίνηση είναι μεγάλη, ενώ για η χειμερινή περίοδο είναι προτιμότερα τα γρήγορα, συμβατικά, πλοία.

4.24. ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας κάθε χρόνο κοινοποιεί τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Το πρώτο ζήτημα που θέτουν οι ακτοπλόοι είναι ο καθορισμός του ναυτολογίου που γίνεται από το ΥΠΕΘΟ. Το σύστημα υπολογισμού, υποστηρίζει η Ένωση, είναι αυθαίρετο και στηρίζεται σε λανθασμένη εκτίμηση των συντελεστών κόστους της ακτοπλοϊκής επιχείρησης. Το αποτέλεσμα είναι να συσσωρεύονται ελλείματα τα οποία έχουν συχνά οδηγήσει σε χρεοκοπία τις εταιρείες. Μεταξύ των θεμάτων που θέτει η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας είναι:

- Οι επιπτώσεις στα επιβατηγά πλοία που έχει η κοινοτική οδηγία για την εφαρμογή της SOLAS, κυρίως, επειδή το υπουργείο Ναυτιλίας εφαρμόζει την εσωτερική νομοθεσία που είναι αυστηρότερη από την κοινοτική. Τέτοια θέματα είναι η επάνδρωση των σωστικών μέσων, η διατήρηση ραδιοτηλεγραφητή παρά την εγκατάσταση του GMDSS, η διατήρηση σε ισχύ της 35ετίας των πλοίων της ακτοπλοίας.
- Ο χρόνος ακινησίας. Παλαιότερα το αίτημα των ακτοπλόων ήταν η επιμήκυνση του χρόνου ακινησίας στους τέσσερις μήνες. Η νέα πρόταση περιλαμβάνει τη διατήρηση τριμήνου ακινησίας, με παροχή της δυνατότητας στον πλοιοκτήτη να επεκτείνει την ακινησία στο εξάμηνο, εφόσον αποδεικνύεται ότι τι μεταφορικό έργο δεν δικαιολογεί την εκτέλεση δρομολογίων πέρα του εξαμήνου. Για την προστασία των ναυτικών το νηολόγιο και η μισθοδοσία των ναυτικών θα διατρείται για εννέα μήνες ενώ για την εξυπηρέτηση των νησιών υπάρχει η δυνατότητα συνεννόησης με την αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ.
- Οι άγονες γραμμές: η κατάργηση της μίσθωσής τους, υποστηρίζουν ο ακτοπλόοι, δημιουργούσε προβλήματα καθώς επιμηκύνθηκε ο χρόνος ταξιδιού με τις άγονες προσεγγίσεις που προστέθηκαν στα δρομολόγια.
- Ζητείται να εξαιρεθούν οι άγονες προσεγγίσεις από τις άδειες σκοπιμότητας και να επανέλθει από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Στο θέμα του Κανονισμού 3577/92, απαιτείται επαγρύπνηση ώστε να μη χειροτερεύσουν οι συνθήκες για την ελληνική ακτοπλοία προς όφελος κοινοτικών πλοίων που μπορούν να χρησιμοποιούν τριτοκοσμικούς ναυτικούς.

Επίσης ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στον ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό ξενοδοχειακού προσωπικού που απασχολείται υποχρεωτικά στην ακτοπλοία δημιουργώντας επιβάρυνση στις τιμές των εισιτηρίων από εισφορές υπέρ τρίτων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 32% της συνολικής αξίας καθώς και στις μεγάλες αυξήσεις των δικαιωμάτων του ΟΛΠ και των Λιμενικών Ταμείων που βαρύνουν δυσανάλογα τα ε/γ - ο/γ πλοία.

Θα πρέπει να γίνουν οι αναγκαίες παρεμβάσεις στα λιμάνια όλης της χώρας καθώς οι ελλείψεις καθιστούν δύσκολη ακόμη και επικίνδυνη την προσέγγιση, κυρίως των πλοίων υψηλής τεχνολογίας ενώ και το λιμάνι του Πειραιά αντιμετωπίζει προβλήματα αισθητικής και λειτουργικότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

5.1. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει κατά καιρούς σειρά κανονισμών οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα σχετικά με τον ελεύθερο ανταγωνισμό στην ακτοπλοία εντός των κρατών μελών της. Οι κανονισμοί αυτοί αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση του κρατικού παρεμβατισμού και στην δημιουργία ελευθέρων συνθηκών αγοράς, όπου όλοι οι συμμετέχοντες έχουν ελεύθερα τη δυνατότητα να διεκδικήσουν ένα μερίδιο. Ο σημαντικότερος Κανονισμός είναι ο υπ' αριθμόν 3577/92 ο οποίος εισάγει την

ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πάντως αναγνωρίζοντας τα προβλήματα που θα προξενούσε η άμεση εφαρμογή των Κανονισμών αυτών σε μεγάλο αριθμό ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών προέβλεψε μια σειρά προσωρινών εξαιρέσεων για την Ελλάδα, οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

- Δόθηκε αναβολή εφαρμογής του Κανονισμού ως προς τις υπηρεσίες κρουαζιέρων έως την 01/01/95 η οποία παρατάθηκε ως την 01/01/99.

- Δόθηκε αναβολή εφαρμογής του Κανονισμού ως προς τις τακτικές γραμμές επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων και την παροχή υπηρεσιών για πλοία κάτω των 650 ΚΟΧ έως την 01/01/99.

- Δόθηκε αναβολή εφαρμογής του κανονισμού ως προς τις τακτικές γραμμές επιβατικών-οχηματαγωγών πλοίων και την παροχή υπηρεσιών για πλοία άνω των 650 ΚΟΧ έως την 01/01/2004.

5.2. ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ CABOTAGE

Στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας, και της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, προβλέπεται και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, που ισχύει για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών-Μελών.

Το προνόμιο αυτό, γνωστό σαν cabotage συνίσταται στο γεγονός, ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυπλιακών δραστηριοτήτων, όπως είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, η περιήγηση, ρυμούλκηση, αλιεία κ.τ.λ., μετά από διεθνή ρύθμιση και εσωτερική απόφαση κάθε κράτους, επιφυλάσσεται και αποτελεί προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κράτους αυτού.

Η χρήση του προνομίου αυτού, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων τις οποίες καλύπτει, εξαρτάται από τη βούληση κάθε κυρίαρχου κράτους η οποία διατυπώνεται μέσω της εσωτερικής νομοθεσίας του.

Στην περίπτωση των χωρών της Κοινότητας, οι περιορισμοί οι οποίοι ισχύουν στα πλαίσια του προνομίου αυτού και αποκλείουν πλοία με ξένη σημαία από τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών της κάθε χώρας, αφορούσαν αρχικά επτά χώρες μέλη που ήταν: Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Δανία και Πορτογαλία. Μετά όμως την σταδιακή εφαρμογή του Κανονισμού για την άρση του cabotage, άρχισε να περιορίζεται τόσο ο αριθμός των χωρών στις οποίες εξακολουθεί να ισχύει το cabotage όσο και οι κατηγορίες των ενδομεταφορών που καλύπτει.

Στην περίπτωση της Δανίας ο παραπάνω περιορισμός κάλυπτε αρχικά πλοία μέχρι 500 Κ.Ο.Χ., ενώ στις υπόλοιπες πέντε χώρες ακολουθείται συνεχώς μια ανοιχτή πολιτική στο θέμα του cabotage

Ανάλογη είναι και η πολιτική των δύο νέων Σκανδιναβικών χωρών που έγιναν μέλη της Ένωσης μετά το 1995, της Σουηδίας και της Φιλανδίας. Σήμερα τα Βορειοευρωπαϊκά κράτη-μέλη έχουν απελευθερώσει πλήρως τις εμπορευματικές ενδομεταφορές τους, καθώς και τις επιβατικές.

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και οι κρουαζιέρες που αποτελούν σχεδόν το σύνολο των ναυπλιακών δραστηριοτήτων που καλύπτει το

cabotage, αποτελούν μια σημαντική και συνεχώς αυξανόμενη σε μέγεθος αγορά στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας, και ιδιαίτερα σ' ορισμένες χώρες. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Επιτροπής στις 12 χώρες της Ε.Ε., ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών ενδομεταφορών από 226 εκατ. τόνους το 1993 έφθασε τους 239 εκατ. τόνους το 1995 δηλ. παρουσίασε αύξηση κατά 5,8%. Αν προστεθούν και οι δύο νέες χώρες της Ένωσης, Σουηδία και Φιλανδία, ο συνολικός όγκος εμπορευματικών ενδομεταφορών για τις 15 χώρες φθάνει τους 259 εκατ. Τόνους. Απ' αυτούς, 46% αφορά παράκτιες ηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές, και το υπόλοιπο είναι νησιωτικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τη μεγαλύτερη αγορά στο παράκτιο εμπόριο των υπηρεσιών αυτών, έχει η Μεγάλη Βρετανία η οποία δεν εφαρμόζει περιορισμούς στο cabotage. Μαζί με τις αγορές της Ισπανίας και Ιταλίας, οι τρεις αυτές χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου 77% του συνολικού όγκου των διακινούμενων φορτίων στο παράκτιο εμπόριο των χωρών της ΕΟΚ.

Το αντίστοιχο ποσοστό της Ελληνικής αγοράς είναι γύρω στο 9%, το οποίο όμως όπως και στις περιπτώσεις της Ιταλίας και Ισπανίας, αποτελεί σημαντικό ποσοστό του θαλάσσιου μεταφορικού έργου που διεξάγεται στις χώρες αυτές.

Η σημασία της διατήρησης του cabotage, δεν είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών που η ακτοπλοΐα συνδέει με την Ηπειρωτική χώρα, η ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα, η ύπαρξη για διάφορους λόγους - κλίμα, ιστορικά μνημεία, φυσικές ομορφιές κ.τ.λ. - ανεπτυγμένου θαλάσσιου τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη διατήρησης εθνικής ακτοπλοΐας.

Αντίθετα σ' ορισμένες περιπτώσεις - εκτός από τα πιθανά οφέλη του εντονότερου Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού - όπως στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, που διαθέτει μεγάλο επιβατηγό στόλο με παράδοση στη θαλάσσια περιήγηση (κρουαζιέρες)-ανοίγονται νέες αγορές όπως π.χ. οι Ελληνικές θάλασσες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Λόγω της διαφορετικής σημασίας που έχει η διατήρηση ή κατάργηση του cabotage, καθώς και των διαφορετικών συμφερόντων της κάθε χώρας-μέλους, ήταν επόμενο να μην υπάρξει συμφωνία στην αρχική χάραξη της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, να εξαιρεθεί και αναβληθεί για αρκετά χρόνια αργότερα η λήψη της σχετικής απόφασης.

Η υλοποίηση του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στον τομέα αυτόν μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις, ήταν επόμενο να καθυστερήσει σημαντικά μέχρι την τελική συμφωνία και ακόμη περισσότερο μέχρι την τελική εφαρμογή του, λόγω της μακροχρόνιας μεταβατικής περιόδου που όπως θα δούμε στην συνέχεια προβλέπει.

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 1992 από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Κοινότητας για την κατάργηση του cabotage, αποτελεί το πλέον σημαντικό γεγονός στο ναυτιλιακό χώρο της Κοινότητας και έχει μεγάλη σημασία για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Με τον Κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εφαρμόζεται πλέον η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των

κράτων-μελών, (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage), η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που αρχίζει την 1-1-1993, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω στάδια, όπως αυτά ορίζονται στον Κανονισμό.

Τα κύρια σημεία του Κανονισμού συνοπτικά είναι τα εξής:

Η άρση του cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος, φέρουν τη σημαία του, και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σ' αυτό το κράτος μέλος.

Ακόμη περιλαμβάνονται τα πλοία του Κοινοτικού νηολογίου eugos-BO3 όταν αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο.

Στην έννοια του Κοινοτικού πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται και (ναυτιλιακές) εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος - μέλος.

Η απελευθέρωση που γίνεται κατά στάδια δεν αφορά όλες τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η εφαρμογή του Κανονισμού μπορεί να ανασταλεί προσωρινά: α) Για τις κρουαζιέρες μέχρι 1-1-1995 β) για τις μεταφορές πετρελαιοειδών και πόσιμου νερού, μέχρι την 1-1-1997 γ) Για τις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που ενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μέχρι 1-1-1998 δ) Για τις τακτικές επιβατηγές γραμμές και τις τακτικές πορ-θμειακές γραμμές μέχρι 1-1-1999.

Η δυνατότητα για τις προσωρινές αυτές εξαιρέσεις αφορά μόνον τις θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών.

Αναστέλλεται επίσης προσωρινά η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 1-1-1997 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής, οι οποίες διενεργούνται:

- Μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας, και λιμανιών σε ένα ή περισσότερα νησιά του ίδιου κράτους-μέλους, καθώς και μεταξύ λιμανιών των νήσων του ίδιου κράτους-μέλους.

- Με τα λιμάνια των Κανάριων Νήσων, των Αζόρων, της Μαδέρας, της Θέουτας, της Μελίλια, των Γαλλικών νήσων κατά μήκος του Ατλαντικού, καθώς και των Γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων.

Επίσης για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, αναστέλλεται η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 1-1-2004 στις τακτικές επιβατηγές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές, που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδος και λιμανιών των Ελληνικών νησιών, ή μεταξύ λιμανιών των Ελληνικών νησιών.

Έτσι με βάση τις παραπάνω εξαιρέσεις, προκύπτει ότι από 1-1-1993 θα είναι ελεύθερες για τους Κοινοτικούς πλοιοκτήτες;

- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων εκτός πετρελαίου, πετρελαιοειδών, και πόσιμου νερού, με φορτηγά πλοία άνω των 650 Κ.Ο.Χ. μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας ή και του κύριου εδάφους κάθε κράτους μέλους.

- Οι κρουαζιέρες, οι τακτικές επιβατηγές γραμμές, και οι τακτικές πορθμειακές γραμμές εκτός από αυτές που διενεργούνται στη Μεσόγειο, τις Ισπανικές, Πορτογαλικές, Γαλλικές ακτές, ή με λιμάνια των Κανάριων νήσων, των Αζόρων, της Θέουτα, Μαδέρας και Μελίλιας. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, επιβατηγών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών ενός κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων «off shore» στην υφαλοκρηπίδα

αυτού του κράτους-μέλους.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, μεταξύ των λιμανιών του οποίου εκτελείται η ενδομεταφορά.

Η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο ανά διετία, στην οποία θα εξετάζονται οι κοινωνικές και οι οικονομικές επιπτώσεις από την απελευθέρωση των ενδομεταφορών, και μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις σε θέματα που αφορούν την επάνδρωση. Ήδη έχουν υποβληθεί δύο εκθέσεις. Η πρώτη που κάλυπτε την περίοδο 1993-1994 και υποβλήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου του 1995 και η δεύτερη που όπως θα δούμε στη συνέχεια αφορά την περίοδο 1995-1996.

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών ενός κράτους-μέλους, μπορεί να υπάρξει απ' το λόγο αυτό, αίτημα προς την Επιτροπή για λήψη μέτρων διασφάλισης μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η δυνατότητα αναστολής του σχετικού Κανονισμού μέχρι και 12 μήνες.

Τέλος σημαντική μπορεί να θεωρηθεί η ρύθμιση του άρθρου 4 του Κανονισμού, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος-μέλος μπορεί να συνάψει σύμβαση ανάθεσης Δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλει υποχρεώσεις Δημόσιας υπηρεσίας, σαν προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς τα νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος-μέλος πρέπει να αποφεύγει τις διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε Κοινοτικού πλοιοκτήτη, να περιορίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν μόνον τα λιμάνια που εξυπηρετούνται και καθορίζεται από τη σχετική σύμβαση στην οποία καθορίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα κόμιστρα, την επάνδρωση του πλοίου, τη συχνότητα δρομολογίων, και την ικανότητα παροχής υπηρεσιών.

Με την έγκριση και εφαρμογή του Κανονισμού αυτού έστω και με τις καθυστερήσεις που προβλέπει, ολοκληρώνεται η πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής την βάση της οποίας αποτέλεσαν οι τέσσερις Κανονισμοί.

Καταργούνται οι περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών, και υλοποιείται σταδιακά μια βασική αρχή που αφορά στην εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, δηλαδή την ελεύθερη κύκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι και στον τομέα αυτόν, αναμένεται να προκύψουν τα σημαντικά οφέλη τόσο για τους καταναλωτές όσο και την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θα προέλθουν από την ένταση του ανταγωνισμού και τη μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά.

5.3. ISM CODE

Είναι γνωστό ότι τα 80% περίπου όλων των ατυχημάτων στη Ναυτιλία, δημιουργούνται από ανθρώπινα λάθη. Η πραγματική αλήθεια όμως είναι ότι η πράξη ή η παράληψη ενός ανθρώπου παίζει το μεγαλύτερο ρόλο σε κάθε ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων και των κατασκευαστικών ή από βλάβες ατυχημάτων (που μπορεί να είναι και η άμεση αιτία).

Η ανάγκη που αντιμετωπίζουν όλες οι Ναυτιλιακές Εταιρείες, είναι να μειώσουν την έκταση των λανθασμένων αποφάσεων, από ανθρώπους, που καταλήγουν άμεσα ή έμμεσα σε ατύχημα ή ρύπανση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η εμφάνιση του ISM code από τον IMO είναι αντικείμενο για το κάθε κράτος που επιθυμεί να έχει ασφαλή πλοία και καθαρές θάλασσες.

Ο ISM code ιδρύει ένα διεθνές standard για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, βάζοντας κανόνες στην οργάνωση της διαχείρισης της εταιρείας σε σχέση με την ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας, δημιουργώντας ένα σύστημα SMS.

Ο ISM πρωτοεμφανίστηκε το 1994 και έγινε υποχρεωτικός από τον Ιούλιο του 1998.

Το σύστημα αυτό ελέγχεται από τα κράτη ή από εγκεκριμένο οργανισμό και εκδίδονται πιστοποιητικά (ISM) για την Εταιρεία και για το πλοίο, είναι δηλαδή σαν να βάζουμε μια σφραγίδα στην εταιρεία και μία στο πλοίο, που δείχνουν ότι και τα δύο διέπονται από πνεύμα ασφάλειας.

5.4. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ.

5.4.α. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Η σημερινή τουριστική δραστηριότητα διεθνώς παρουσιάζει πολύπλευρο ενδιαφέρον ανάλυσης μέσα από διαφορετικούς κλάδους της επιστήμης, ώστε η μελέτη και έρευνα των αναπτυξιακών προοπτικών της να δίνει την απαιτούμενη ολοκληρωμένη εικόνα.

Η αναπτυξιακή εικόνα μιας χώρας που θέλει ή στοχεύει να καταστεί τουριστική – όπως η Ελλάδα εν προκειμένω – αναφέρεται ιδίως στην οργανωμένη προσπάθειά της να προσελκύσει τουριστικά ρεύματα, τα οποία στοχεύουν στην αναψυχή, στην ανάπαυση ή στην εν γένει πνευματική καλλιέργεια τους.

Παρά τις οποίες διαφορές σχετικά με τους ορισμούς που αποδίδονται στον τουρισμό και παρά τους οποίους τυπικούς και άτυπους διαχωρισμούς του με βάση κάποια χαρακτηριστικά γνωρίσματα, η σημασία του τουρισμού ως οικονομικού και κοινωνικού φαινομένου απασχολεί εντόνως την εκτελεστική εξουσία.

Πολύ δε περισσότερο που η δραστηριοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης {ή Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας προγενέστερα} εδώ και μια δεκαετία, δίνει το στίγμα του εξέχοντος ρόλου του τουρισμού σε διεθνές – διακρατικό επίπεδο, επηρεάζοντας ουσιαστικά το όλο αναπτυξιακό πρόγραμμα των χωρών-μελών.

Ανάμεσα στους τόσους επιστημονικούς κλάδους, οι οποίοι ασχολούνται πλέον με τον τουρισμό, τις τόσες τεχνικές που αποβαίνουν χρήσιμο εργαλείο υποβοήθησης των στόχων του, ο κλάδος της Τουριστικής Νομοθεσίας {ή κατ' άλλη ονομασία "Τουριστικό Δίκαιο"} έχει ιδιαίτερη σημασία για την όλη ανάπτυξη.

Αυτό συμβαίνει κυρίως διότι ο κλάδος ασχολείται με την νομοθεσία που διέπει την οργάνωση και λειτουργία κάθε λογής τουριστικών εγκαταστάσεων, τη νομοθεσία που άπτεται όλων των μορφών τουριστικών επιχειρήσεων και ακόμη τη νομοθεσία όλων εκείνων των δραστηριοτήτων που αναφέρονται εμμέσως στην τουριστική

δραστηριότητα και οι οποίες καλύπτουν ένα εξαιρετικά μεγάλο εύρος θεμάτων, αντικειμένων και ενεργειών

Με τα θέματα αυτά της Τουριστικής Νομοθεσίας τα οποία επηρεάζουν άμεσα την ελληνική τουριστική ανάπτυξη ασχολείται το άρθρο αυτό, στοχεύοντας στην κατάδειξη της σπουδαιότητάς της.

5.4.β. ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η τουριστική δραστηριότητα στην εποχή μας καλύπτει ένα ετερόκλητο πλαίσιο δραστηριοτήτων τόσο ευρύ και δαιδαλώδες, ώστε οι διατάξεις που διέπουν την τουριστική δραστηριότητα στην Ελλάδα { αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα } να βρίσκονται διάσπαρτες σε όλο το δίκαιο. Αποτέλεσμα είναι οι εγγενείς δυσχέρειες καταρχήν στην κωδικοποίηση όλων αυτών των διατάξεων και στη συνέχεια στον εντοπισμό των υπάρχοντων δεδομένων. Επιχειρώντας μια συνοπτική κριτική της τουριστικής νομοθεσίας της χώρας μας, μπορούμε να σταματήσουμε:

1. στην έλλειψη τουριστικού κώδικα, ο οποίος αποτελεί τροχοπέδη σε κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια.
2. στην εν πολλοίς και σε μεγάλο βαθμό παρχαιωμένη νομοθετική ρύθμιση, συχνά σε θέματα μεγάλης οικονομικής και θεσμικής σπουδαιότητας.
3. στην επισήμανση ότι στην τουριστική νομοθεσία εμπλέκονται αναπόφευκτα πολλοί και διαφορετικοί κλάδοι του δικαίου, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η απόλυτη εξειδίκευση των επαγγελματιών.
4. στην πολυπλοκότητα του είδους των τουριστικών επιχειρήσεων, οι οποίες, συχνά, έχοντας διαφορετικό αντικείμενο απαιτούν και διαφορετική νομική και νομοθετική προσέγγιση.
5. στην έλλειψη ικανού επαγγελματικού δυναμικού το οποίο να ασχολείται εξειδικευμένα με θέματα "Τουριστικού δικαίου", με αποτέλεσμα να κυριαρχείται ο χώρος από αμύητους στον τουρισμό επαγγελματίες δικηγόρους.
6. στο τέλος, στην ιδιαίτερος περιορισμένη σχετική νομική τουριστική βιβλιογραφία, η οποία δυσχεραίνει το έργο των ειδικών.

5.5. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Όπως προαναφέρθηκε, εδώ και μια δεκαετία η τότε ΕΟΚ και σημερινή Ευρωπαϊκή Ένωση επέδειξε σημαντικό νομοθετικό ενδιαφέρον για τον τουριστικό τομέα, ο οποίος σύμφωνα με τα στοιχεία του 1993 απασχολούσε περί τα 8.700.000 εργαζομένους, αντιπροσώπευσε το 5,5% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος και το 5,4% του εξωτερικού εμπορίου των χωρών μελών της.

Η νομοθετική δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον χώρο του τουρισμού αποτελεί προϊόν ενασχολήσεως πολλών και διαφορετικών οργάνων της, όπως το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, η Επιτροπή Τουρισμού κ.ά., παρότι η σπουδαιότητα της από χώρα σε χώρα της Ε.Ε. ποικίλει ουσιαστικά.

Οι στόχοι της Ε.Ε. στον τουριστικό τομέα παραμένουν οι ίδιοι εδώ και μια δεκαετία, καθόσον εντοπίζονται: στην διευκόλυνση των ταξιδιών μέσα στην Ε.Ε., στην

καλύτερη κατανομή του τουρισμού στον χώρο και τον χρόνο, στην πληρέστερη πληροφόρηση και προστασία των τουριστών, στην βελτίωση του πλαισίου εργασίας των τουριστικών επαγγελματιών, στην διεύρυνση της συνεργασίας στον τουρισμό των χωρών μελών της Ε.Ε. και στον καλύτερο προσανατολισμό των παρεμβάσεων των χρηματοδοτικών οργάνων.

Στα χρόνια που μεσολάβησαν η όλη νομοθετική δραστηριότητα της Ε.Ε. μπορεί να εντοπισθεί:

- i. στην μικρή παρέμβαση στα θέματα των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων (κυρίως στις προϋποθέσεις ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στα ξενοδοχεία, στα εστιατόρια κ.λ.π. και στην τυποποίηση των πληροφοριών αναφορικά με τα ξενοδοχεία).
- ii. Στις συστάσεις για εναρμόνιση της νομοθεσίας των χωρών μελών της Ε.Ε. σχετικά με το μίνιμουμ στόχων αναφορικά με την πυρασφάλεια, όπου υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών για την προστασία από τους κίνδυνους της πυρκαγιάς
- iii. Στην πασίγνωστη πλέον Κοινοτική οδηγία "για τα οργανωμένα ταξίδια" η οποία προσπάθησε να αποκαταστήσει και να ενοποιήσει-εναρμόνιση σε πολλές νομοθετικές ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι εθνικές νομοθεσίες σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια, με έμφαση στην προστασία του τουρίστα-καταναλωτή από παραπλανητικές ή απατηλές πληροφορίες.
- iv. Στην προστασία των τουριστών-καταναλωτών όσον αφορά στις υπηρεσίες της χρονομετρικής μίσθωσης (Time Sharing) μέσω της σχετικής Κοινοτικής Οδηγίας, που καθορίζει όλα τα δεδομένα της σχετικής σύμβασης για την προστασία των χρηστών
- v. Στα σχετιζόμενα με τις μεταφορές νομοθετικά θέματα και ιδίως αυτά- που ενδιαφέρουν άμεσα και την Ελλάδα- του Cabotage, των αερομεταφορών και των πτήσεων τσάρτερ για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, όπου η βασική μέριμνα της Ε.Ε. είναι η επίλυση πολλών χρόνιων και δυσεπίλυτων προβλημάτων στα αεροδρόμια των χωρών μελών ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες της τουριστικής αιχμής.
- vi. Τέλος, τα σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέτρα της Ε.Ε. που αποσκοπούν στην βελτίωση των τουριστικών δεδομένων σε σχέση με το περιβάλλον, οι οποία ούτως ή άλλως στην γενικότητα της ενδιαφέρει πολλαπλά τα τελευταία χρόνια στην Ε.Ε.

Κρίνοντας συνολικά την πολιτική της Ε.Ε. στον τουρισμό, αλλά και τις επιμέρους νομοθετικές ρυθμίσεις της, χωρίς ενδοιασμό μπορεί να διατυπωθεί ότι υπάρχει μια ιδιαίτερος έντονη δραστηριοποίηση, η οποία ήδη έχει δημιουργήσει ένα ικανοποιητικό νομικό-θεσμικό πλαίσιο, που περιλαμβάνει τόσο τα άτομα και τις επιχειρήσεις, όσο και τις ακολουθούμενες πολιτικές από τα κράτη μέλη της.

5.6. ΠΟΥ ΕΣΤΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ.

Από τις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας παρατηρήθηκε στην χώρα μας έντονη κινητικότητα στο πλαίσιο αλλαγής του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου, ιδίως σε μια σειρά θεμάτων τα οποία είτε απουσίαζαν ως τομείς ενδιαφέροντος τα προηγούμενα

χρόνια (λ.χ. καζίνο, μαρίνες, ειδικό σήμα λειτουργίας κ.ά.) είτε απαιτούσαν κάποια μορφή εκσυγχρονισμού (όπως λ.χ. θέματα προσωπικού ΕΟΤ, διατάξεις περί Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος και της Κεντρικής ένωσης Επιμελητηρίων κ.ά.)

Όλη αυτή η προσπάθεια κατέληξε του Ιουνίου του 1993 στον νέο νόμο για τον τουρισμό (Ν.2190/1993) με τίτλο "Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις", ο οποίος στα τέσσερα κεφάλαια του και στα 50 άρθρα του επιχείρησε να λύσει μια σειρά χρόνιων προβλημάτων, όχι όμως πάντοτε με επιτυχία.

Η σημερινή προβληματική σχετικά με την τουριστική νομοθεσία στην Ελλάδα εξακολουθεί να εντοπίζεται στις ακόλουθες 4 μορφές (για τις οποίες άλλωστε ενδιαφέρεται ιδιαίτερα και η Ε.Ε.) τουρισμού:

- I. Τον πολιτιστικό τουρισμό, ο οποίος είναι ένας εκ των κυριότερων στόχων της Ε.Ε. καθώς προωθεί την αντίληψη της ιστορίας, του πολιτισμού, της λαογραφίας και του σύγχρονου τρόπου ζωής ενός λαού. Στην Ελλάδα παρουσιάζει σημαντική καθυστέρηση σε σχέση με άλλες χώρες μέλη.
- II. Στον αγροτικό τουρισμό, ο οποίος παρά τις όποιες προσπάθειες στην Ελλάδα (και την ύπαρξη των "Γυναικείων Αγροτο-Τουριστικών Συνεταιρισμών") εξακολουθεί να υστερεί σοβαρά έναντι των άλλων εταίρων μας στην Ε.Ε. αν και η Ελλάδα προσφέρεται πολλαπλώς για την ανάπτυξη του.
- III. Τον κοινωνικό τουρισμό, ο οποίος παρά την σημαντική κοινωνική σημασία του και τις πολλαπλές προσπάθειες ανάπτυξης του (στην περίοδο της δεκαετίας του 1984-94), δεν έχει ακόμη καταφέρει να αγκαλιάσει ουσιαστικά όλες εκείνες τις μη προνομιούχες κοινωνικές κατηγορίες της ελληνικής κοινωνίας.
- IV. Τον αθλητικό τουρισμό, του οποίου η σπουδαιότητα αυξάνει ημέρα με την ημέρα για τον Ευρωπαϊκό Τουρισμό (όπως και τον Παγκόσμιο εξαιτίας της σημασίας του. Περιλαμβάνει την ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων στην ξενοδοχειακή υποδομή, τις εγκαταστάσεις golf, την ανάπτυξη των θαλασσιών σπορ, κ.α.

Τα προαναφερθέντα για τις τέσσερις αυτές μορφές τουριστικής ανάπτυξης άπτονται των αλλαγών της Τουριστικής Νομοθεσίας, ώστε να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα τόσο στους επενδυτές-επιχειρηματίες όσο και στα κοινωνικά στρώματα για την επέκτασή τους. Πρόκειται για θέμα το οποίο προβλέπεται να απασχολήσει την ελληνική τουριστική κοινωνία τα επόμενα χρόνια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο **ΝΑΥΤΙΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

6.1. ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Ο τουρισμός εδώ και αρκετά χρόνια, πέραν της κεφαλαιώδους οικονομικής σημασίας του για τις εθνικές οικονομίες έχει αποκτήσει και μια «επιστημονική χροιά», η οποία καλύπτει πολλούς επιμέρους τομείς της όλης τουριστικής δραστηριότητας.

Η εξέταση του τουριστικού φαινομένου μας οδηγεί κατ' αρχήν στα τρία βασικά χαρακτηριστικά του στοιχεία που είναι: το άτομο, ως βασικό μέρος της τουριστικής διακίνησης, ο χώρος, ως το απαραίτητο φυσικό στοιχείο για την πραγματοποίησή της και ο χρόνος, ως το προσωρινό στοιχείο που αναλώνεται τόσο στο ταξίδι όσο και στη διάρκεια παραμονής. Η ανάλυση σε βάθος των παραπάνω βασικών παραμέτρων που

οριοθετούν το φαινόμενο του τουρισμού, προσδιορίζει και την ευρύτητα της επιστημονικής διάστασης που απαιτείται για την πλήρη προσέγγισή του.

Ο τουρισμός που αποτελεί κλάδο της οικονομίας έχει την ιδιότητα να επηρεάζει και να επηρεάζεται -κυρίως όμως να επηρεάζεται- από άλλους κλάδους και υποκλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Αλληλεπίδραση δεν υφίσταται μόνο στο οικονομικό πεδίο, αλλά και στο γενικότερο περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί και αναπτύσσεται, όπως το κοινωνικό, πολιτιστικό, θρησκευτικό, κ.α.

Η έντονη αυτή αλληλεπίδραση, οι πολλαπλές πτυχές και ιδιομορφίες του τουριστικού φαινομένου, πρέπει πάντα να συνεκτιμώνται στον σχεδιασμό της οποίας τουριστικής πολιτικής, προκειμένου ο τουρισμός να συνεισφέρει θετικά στην ευημερία του τόπου. Τα τελευταία τριάντα χρόνια ο τουρισμός στο διεθνές επίπεδο έχει αναπτύξει όλα τα μεγέθη του με ρυθμούς γεωμετρικής προόδου και έχει λάβει σήμερα τεράστιες διαστάσεις. Χρόνο με τον χρόνο διευρύνεται όχι μόνον η τουριστική ζήτηση αλλά και η τουριστική προσφορά, δημιουργώντας συνεχώς διαμορφούμενες συνθήκες ισορροπίας σ' ένα οξυτάτα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Η δεκαετία του 1980 άρχισε για την «τουριστική Ελλάδα» με δυσσιώνα μηνύματα. Η δεκαετία του 1970 που κατέστησε τη χώρα μας 'the darling of the market' δεν υπάρχει πια και μαζί με αυτήν δεν υπάρχουν και οι συνθήκες που τη δημιούργησαν. Ο τουρίστας-καταναλωτής είναι σήμερα πιο ενημερωμένος, έχει πολλές εναλλακτικές επιλογές και σε μεγάλο βαθμό η επιλογή του καθορίζεται με ποιοτικά κριτήρια.

Στη «Παγκόσμια Αγορά Τουρισμού» που κάθε Νοέμβριο στο Λονδίνο ανανεώνει τη συνάντηση του επόμενου χρόνου μεταξύ των παραγωγών εθνικών προορισμών και «χονδρεμπόρων» του τουρισμού -δηλαδή, τουριστικών πρακτόρων και 'tour operators' - φέτος συμμετείχαν 116 εθνικές αντιπροσωπείες. Λίγα χρόνια πριν, οι συμμετοχές ήταν ελάχιστες όπως ελάχιστες ήταν και οι βασικές εναλλακτικές επιλογές του τουρίστα-καταναλωτή.

Η χώρα μας, μέσα σ' αυτό το κλίμα, πρέπει να ολοκληρώσει τα «μετέωρα» βήματά της, προκειμένου να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τουριστικού προϊόντος της. Κυρίως όμως, πρέπει να εναρμονίσει το κλασικό ελληνικό τουριστικό προϊόν - με ό,τι αυτό συνεπάγεται- κάτω από το πρίσμα της ξεκούρασης, της αναψυχής, διασκέδασης και ευχαρίστησης. Θεωρείται αυτονόητο ότι τα χαρακτηριστικά της ποιότητας πρέπει να προσδιορίζουν κάθε επιμέρους στοιχείο, που συνθέτει το τελικό τουριστικό προϊόν της.

6.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα είναι ενταγμένος στο τριτογενή τομέα της Οικονομίας. Για τον προσδιορισμό του ρόλου που διαδραματίζει η τουριστική βιομηχανία στην οικονομία της χώρας μας στην παρούσα εργασία θα χρησιμοποιήσουμε ως κριτήρια τη συνεισφορά του Τουριστικού συναλλάγματος στο ΑΕΠ.

6.2.α. Συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ)

Για πολλές χώρες -ιδιαίτερα αναπτυσσόμενες- το τουριστικό εισόδημα συμμετέχει καθοριστικά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ. Στη χώρα μας η Τουριστική Βιομηχανία διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, σε τέτοιο βαθμό που η πορεία της να επιδρά σοβαρά στο βιοτικό επίπεδο όλων των Ελλήνων όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.

Βέβαια, για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε το καθαρό όφελος της οικονομίας μας από την τουριστική βιομηχανία, θα πρέπει από τα έσοδα της χώρας σε συνάλλαγμα από τον τουρισμό να αφαιρεθούν οι δαπάνες σε συνάλλαγμα που έχουν πραγματοποιηθεί για εισαγωγές προς εξυπηρέτηση του τουρισμού.

Έτος	Ποσοστό ΑΕΠ	Έτος	Ποσοστό ΑΕΠ
1981	9,37%	1988	8,63%
1982	7,45%	1989	6,85%
1983	6,32%	1990	7,11%
1984	7,35%	1991	7,06%
1985	7,97%	1992	8,27%
1986	8,79%	1993	8,48%
1987	9,35%	1994	8,67%

↳ **Πίνακας 1:** Το τουριστικό συνάλλαγμα ως ποσοστό του ΑΕΠ

Πολύ φοβούμαστε όμως ότι μια έρευνα αναφορικά με την προέλευση των αναλωσίμων και μη της τουριστικής βιομηχανίας θα αποδείκνυε ότι, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, είναι εισαγόμενα ακόμη και στις περιπτώσεις που η Ελλάδα παράγει το αντίστοιχο προϊόν. Αποτέλεσμα μιας τέτοιας πολιτικής είναι η επανεξαγωγή του εισρέοντος από τον τουρισμό συναλλάγματος για εισαγωγές ειδών που απαιτούνται για τη λειτουργία της εγχώριας τουριστικής βιομηχανίας.

Ως αίτια της εισαγωγής των ειδών αυτών προβάλλεται τα χαμηλότερο κόστος και η καλύτερη ποιότητα των εισαγομένων.

Από την άλλη μεριά έχει σχολιαστεί κατ' επανάληψη από επίσημες πηγές η αδυναμία ελέγχου της εισαγωγής του συνολικού ποσού του συναλλάγματος που καταβάλλεται από τους τουρίστες στους tour agents ή στους tour operators, στη χώρα προέλευσής τους για υπηρεσίες που θα παρασχεθούν στη χώρα μας.

6.2.β. Κριτήρια επιλογής του μέσου μετακίνησης από τους εισερχόμενους τουρίστες

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ποιότητας της μεταφοράς-μετακίνησης και άρα οι παράγοντες που -σε συνδυασμό με το επίπεδο ικανοποίησης των

συγκεκριμένων κάθε φορά αναγκών- θα επηρεάσουν τον μετακινούμενο στην επιλογή μέσου μεταφοράς οι :

- > Ασφάλεια (safety)
- > Ταχύτητα (speed)
- > Δομή δικτύου (network's structure)
- > Πιστότητα
- > Ακρίβεια (punctuality)
- > Άνεση (comfortability)
- > Εξυπηρέτηση (service)
- > Κόστος (cost)

Οι προαναφερθέντες παράγοντες δεν έχουν το ίδιο ειδικό βάρος στη επιλογή του μεταφορικού μέσου σε κάθε μετακίνηση ακόμα και του ίδιου του ατόμου. Εξαρτώνται από το ποια κυρίαρχη κάθε φορά ανάγκη του καλείται να ικανοποιήσει το μεταφορικό μέσο.

Αναφορικά με τα χρησιμοποιούμενα μεταφορικά μέσα, ο χρόνος του ταξιδιού που μεσολαβεί από την αναχώρηση του επιβάτη από την αφετηρία (χώρα προέλευσής του) μέχρι την άφιξη στην Ελλάδα (χώρα προορισμού του) εξαρτάται γενικά:

- ✓ Από την επιχειρησιακή ταχύτητα που μπορεί να αναπτύξει το κάθε συγκοινωνιακό μέσο με βάση τις τεχνικές του προδιαγραφές
- ✓ Από την τεχνική κατάσταση του συγκεκριμένου συγκοινωνιακού μέσου (επίπεδο τεχνικής συντήρησης) ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις από βλάβες
- ✓ Από την τεχνική κατάσταση και τα οργανωτικό πεδίο της συγκοινωνιακής υποδομής (του δικτύου), ώστε να δίνεται η δυνατότητα στο συγκοινωνιακό μέσο να αναπτύσσει την επιχειρησιακή του ταχύτητα και να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στους συγκοινωνιακούς κόμβους (σταθμούς αναχώρησης- άφιξης)
- ✓ Από το επίπεδο της πολιτικής σταθερότητας των χωρών της συντομότερης διαδρομής, αφού στην περίπτωση της πολιτικής αστάθειας οι χώρες αυτές πρέπει να αποφεύγονται ακόμη και αν, τυπικά, η συγκοινωνιακή τους υποδομή είναι διαθέσιμη.

Σε περίπτωση εχθροπραξιών επιβάλλεται η αποφυγή τους.

Η πλειοψηφία των εισερχομένων τουριστών συντίθεται από μισθωτούς, οι οποίοι επισκέπτονται τη χώρα μας κατά τη διάρκεια της ετήσιας άδειας από την εργασία τους. Κατά συνέπεια οι παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή μεταφορικού μέσου είναι ο χρόνος, το κόστος και η άνεση.

6.2.γ. Ο χρόνος

Ένας παράγοντας που επιδρά αρνητικά στην επιλογή των προαναφερθέντων συγκοινωνιακών μέσων από τον τουρίστα είναι ο περιορισμένος διαθέσιμος χρόνος τους (η ετήσια χορηγούμενη μηνιαία άδεια από την εργασία). Ο ρόλος που διαδραματίζει ο χρόνος στην επιλογή του μεταφορικού μέσου των τουριστών εξαρτάται –πέρα από το συνολικό διαθέσιμο χρόνο- και από τον σκοπό του ταξιδιού της συντριπτικής πλειοψηφίας των εισερχόμενων τουριστών, που είναι κατά κανόνα τουρισμός διαμονής ή , σε πολύ λιγότερες περιπτώσεις, τουρισμός περιήγησης, κύρια όμως μέσα στη χώρα

μας. Ο μέσος αριθμός των διανυκτερεύσεων στη χώρα μας ανά τουρίστα εξαρτάται από τη χώρα προέλευσής του, αλλά γενικά κυμαίνεται στις δεκατρείς.

Ο μέσος χρόνος που απαιτείται για τη μεταφορά ενός τουρίστα από τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης προς τον προορισμό διαμονής του μέσα στη χώρα μας και την επιστροφή του στην πατρίδα του με σιδηρόδρομο ή λεωφορείο ή με συνδυασμό λεωφορείου και πλοίου κυμαίνεται με τις παρούσες τεχνολογικές και πολιτικές συνθήκες στις 120 ώρες (πέντε ημέρες). Ο χρόνος αυτός θα μειωθεί ακόμη και στο μισό όταν εγκατασταθεί σε όλη διαδρομή από την κεντρική Ευρώπη προς την Ελλάδα ο σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων με μέση υπηρεσιακή ωριαία ταχύτητα πάνω από 250 χιλιόμετρα.

Από την άλλη μεριά, ο συνολικός χρόνος που απαιτείται αν χρησιμοποιηθεί αεροσκάφος κυμαίνεται στις δέκα ώρες, ήτοι το 1/12 του χρόνου που απαιτείται με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο. Λαμβάνοντας υπόψη τους προαναφερθέντες παράγοντες, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο εισερχόμενος τουρίστας χρησιμοποιεί το αεροσκάφος κυρίως επειδή δεν έχει διαθέσιμο χρόνο (πόσο μάλλον αν αφιέρωνε το 30% του χρόνου των διακοπών του στη μεταφορά του από άλλα συγκοινωνιακά μέσα).

6.2.δ. Το κόστος

Πέρα από τον χρόνο, άλλος αποτρεπτικός παράγοντας επιλογής μεταφορικού μέσου είναι η διαφορά του κόστους της μετακίνησης. Το κόστος της μετακίνησης μέσω αεροσκάφους με πτήσεις charter είναι ανά επιβάτη μικρότερο από το κόστος της αντίστοιχης μετακίνησης (κεντρική Ευρώπη-Ελλάδα) με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο ή συνδυασμό τους, συνυπολογισθεί και το κόστος διατροφής τις πέντε αυτές ημέρες.

6.2.ε. Η άνεση

Στην αρνητική συνεισφορά του χρόνου μετακίνησης στην επιλογή αυτών των συγκοινωνιακών μέσων πρέπει να συνυπολογισθεί και η ταλαιπωρία που θα υποστεί ο τουρίστας κατά τη διάρκεια του πενταήμερου ταξιδιού με τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα.

Στον ακόλουθο πίνακα φαίνεται διαχρονικά η ποσοστιαία κίνηση των επιβατών στο εσωτερικό δίκτυο της Ελληνικής Επικράτειας και από και προς το εξωτερικό. Όπως φάνηται από τον Πίνακα 3, ο κύριος όγκος των διακινούμενων τουριστών προς και από την Ελλάδα χρησιμοποιεί το αεροσκάφος.

Έτος	Αεροσκάφος	Πλοίο	Αυτοκίνητο	Τρένο
1981	68,85%	10,53%	17,31%	3,31%
1982	70,39%	11,43%	15,18%	2,85%
1983	73,29%	13,00%	11,22%	2,49%
1984	73,83%	11,20%	12,47%	2,49%
1985	73,77%	10,43%	13,29%	2,51%
1986	74,16%	10,53%	12,81%	2,49%
1987	72,79%	10,33%	14,39%	2,49%
1988	70,13%	10,57%	16,70%	2,59%
1989	70,03%	11,82%	15,19%	2,97%
1990	71,05%	10,97%	14,83%	3,15%
1991	71,83%	11,17%	15,19%	1,80%
1992	78,29%	12,25%	8,64%	0,82%
1993	79,64%	10,39%	9,36%	0,60%
1994	82,60%	9,69%	8,22%	0,29%

⇒ **Πίνακας 3:** Ποσοστιαία συμμετοχή των συγκοινωνιακών μέσων στη διακίνηση των εισερχόμενων τουριστών

Οι σχέσεις που εμφανίζονται στον Πίνακα 3 δεν προβλέπεται να τροποποιηθούν πριν από τη ολοκλήρωση της εγκατάστασης του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηρόδρομου υψηλών ταχυτήτων (μετά το 2010) και την επίτευξη πολιτικής ευστάθειας στην Ευρώπη, γεγονότα που ενδεχομένως να μετατρέψουν το σιδηρόδρομο σε ανταγωνιστή του αεροσκάφους.

Προβληματισμοί για την επιλογή του μεταφορικού μέσου αναφύονται, κατά την άποψή μας, μόνο στη περίπτωση που η χώρα προέλευσης βρίσκεται στην Ευρώπη. Αν η χώρα προέλευσης είναι υπερπόντια (Αμερική, Άπω Ανατολή, Αυστρία, κτλ.) η κυριαρχία του αεροσκάφους δεν αμφισβητείται.

Αλλά και η συντριπτική πλειοψηφία (πάνω από 90%) των προερχομένων από την Ευρώπη τουριστών –που σήμερα αποτελούν τα τρία τέταρτα του συνόλου των τουριστών της χώρας μας– επιλέγουν ως μέσο μετακίνησής τους το αεροσκάφος. Στον πίνακα 4 εμφανίζεται η συμμετοχή των εισερχόμενων με αεροσκάφος τουριστών από την Ευρώπη στο σύνολο των εισερχόμενων τουριστών στη χώρα μας από το 1981 μέχρι και το 1994.

Με κριτήριο την τακτικότητά τους, οι πτήσεις στην αεροπορική βιομηχανία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες. Στις τακτικές ή προγραμματισμένες (scheduled) και στις έκτακτες (charters). Η ύπαρξη των πτήσεων charter στηρίζεται στην έντονη διαφοροποίηση του κόστους λειτουργίας τους (κατά πολύ χαμηλότερο στις charter εταιρείες).

6.2.ζ. Συμπεράσματα

- Η τουριστική βιομηχανία συμμετέχει κατά 8% περίπου στη δημιουργία του ΑΕΠ.
- Η εξαγωγή συναλλάγματος για την εισαγωγή ειδών αναγκαίων για τη λειτουργία της τουριστικής βιομηχανίας (ακόμα και εκείνων που παράγονται στην Ελλάδα) και η μη εισαγωγή του συνόλου του συναλλάγματος που καταβάλλουν οι τουρίστες στη χώρα τους (για υπηρεσίες που τους παρέχονται στην Ελλάδα) μειώνουν τη συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου.
- Με την τουριστική βιομηχανία απασχολούνται άμεσα πάνω από εκατόν δέκα χιλιάδες εργαζόμενοι, ήτοι το 2,9% περίπου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού.
- Το αεροσκάφος είναι το μεταφορικό μέσο με το οποίο διακινείται το 85% περίπου των εισερχόμενων τουριστών. Η σχέση αυτή δεν προβλέπεται να τροποποιηθεί, αφού ο διατιθέμενος χρόνος για διακοπές (13 διανυκτερεύσεις κατά μέσο όρο ανά άτομο) δεν επιτρέπουν ανάλωση μεγαλύτερου χρόνου κατά τη μεταφορά.

Η εγκατάσταση του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων –που ενδεχομένως θα μετέτρεπε τον σιδηρόδρομο σε ανταγωνιστή του αεροσκάφους- δεν προβλέπεται να ολοκληρωθεί πριν από το 2010.

Πάνω από το 80% των εισερχομένων τουριστών (και με δεδομένο ότι τα τρία τέταρτα των εισερχομένων με αεροσκάφος τουριστών προέρχονται από την Ευρώπη) χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροσκάφος. Πάνω από το 95% των τουριστών αυτών χρησιμοποιεί πτήσεις charter.

Λαμβανομένης υπόψη της συνολικής συνεισφοράς της τουριστικής βιομηχανίας στο ΑΕΠ και με δεδομένο το ότι πάνω από το 80% των τουριστών χρησιμοποιούν το αεροσκάφος, οι εισερχόμενοι με αεροσκάφος τουρίστες συνεισφέρουν στη δημιουργία του 6,8% του ΑΕΠ και απασχολούν 100.000 περίπου εργαζόμενους στην τουριστική βιομηχανία.

Κατά συνέπεια η αεροπορική βιομηχανία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο τόσο στην επιβίωση όσο και την ανάπτυξη της εγχώριας τουριστικής βιομηχανίας. Η διαπίστωση αυτή επιβάλλει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα του προσφερόμενου αεροπορικού προϊόντος από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Στην ποιότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται η κατάσταση των αεροδρομίων καθώς και η ποιότητα της εξυπηρέτησης εδάφους σε επιβάτες και αεροσκάφη στα περιφερειακά κύρια αεροδρόμια. Η ποιότητα των υπηρεσιών αυτών συμμετέχει με ιδιαίτερο ειδικό βάρος στην ποιότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος, αφού αποτελεί την πρώτη και την τελευταία εντύπωση των τουριστών.

Τόσο η κατάσταση των αεροδρομίων (υπεύθυνη η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) όσο και η ποιότητα της παρεχόμενης από την Ολυμπιακή εξυπηρέτησης εδάφους σε επιβάτες και αεροσκάφη – στα περιφερειακά, κυρίως, αεροδρόμια και ιδιαίτερα όσον αφορά στις εταιρείες charter – δεν θεωρείται ικανοποιητική και προκαλεί αρνητικά σχόλια.

Η ελληνική ναυτιλία και ο τουρισμός έχουν αξιοσημείωτη παρουσία στη διεθνή οικονομία και γι' αυτό θεωρούνται ανταγωνιστικές οικονομικές δραστηριότητες. Με τα πρόσφορα μέτρα αναπτυξιακής πολιτικής, ο τουρισμός και η ναυτιλία δύνανται να βελτιώσουν το επίπεδο ανταγωνιστικότητάς τους και οι εξαγωγές υπηρεσιών να υπερβούν την επόμενη δεκαετία τα 50 δισ. δολ.

Για την επίτευξη όμως αυτού του φιλόδοξου στόχου, απαιτείται η συνδρομή των αρμόδιων κρατικών φορέων, ώστε με τη διαμόρφωση των κατάλληλων θεσμικών συνθηκών, οι εγχώριες επιχειρήσεις να αναβαθμίσουν την ανταγωνιστικότητά τους και έτσι οι κλάδοι του τουρισμού και της ναυτιλίας να ενισχύσουν τη θέση τους στην παγκόσμια οικονομία.

Συχνά λησμονούμε πόσο αποφασιστικής σημασίας έχει υπάρξει ο τουρισμός για την οικονομική άνοδο της χώρας. Το 1960 οι ξένοι επισκέπτες στον τόπο μας μόλις έφθαναν τις 400.000. Το 2001 ήταν περίπου 12.750.000 ενώ παράλληλα τα δωμάτια που τους ανέμεναν είχαν περίπου δωδεκαπλασιασθεί σε 40 χρόνια, από 53.236 σε 608.140.

Το 1972 ο τουρισμός έφερνε ξένο συνάλλαγμα ύψους \$ 393 εκ. σε σύγκριση με \$ 835 εκ. από εξαγωγές, \$ 433 εκ. από τη ναυτιλία και \$ 571 εκ. από εμβάσματα ελλήνων μεταναστών. Το 2002 ο τουρισμός έφερνε 10.285 εκ., πολύ περισσότερα από τη ναυτιλία και περισσότερα ακόμα και από τις εξαγωγές, που έφεραν 9.895 εκ. Οι αριθμοί αυτοί δείχνουν πόσο ευάλωτη είναι η οικονομία της χώρας απέναντι σε οποιαδήποτε μελλοντική εξέλιξη τυχόν πλήξει την οικονομική βιωσιμότητα του τουρισμού.

6.3. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ

Η αγορά της Αδριατικής θάλασσας είναι πλήρως απελευθερωμένη και, κατά συνέπεια, η επιβίωση μη ανταγωνιστικών εταιρειών σ' αυτή είναι δύσκολη, ειδικά μετά τις πρόσφατες αναβαθμίσεις του στόλου των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό.

Οι αναχωρήσεις γίνονται από την Πάτρα προς τα βόρεια λιμάνια της Ιταλίας (Αγκώνα, Βενετία και Τεργέστη) και προς τα λιμάνια του νότου Μπάρι (Μπάρι και Μπρίντεζ). Μερικά δε από τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας προκειμένου να εξυπηρετήσουν την κίνηση της βόρειου Ελλάδας από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας.

Μέχρι το 1995 τα πλοία που δραστηριοποιούνταν στην αγορά της Αδριατικής κάλυπταν την απόσταση Πάτρα-Αγκώνα σε 30 περίπου ώρες, ενώ η μέση ηλικία τους ήταν περί τα 20 χρόνια. Το 1995 οι Μινωικές γραμμές εισήγαγαν στην αγορά το High Special Ferry ARETHOUSA, το οποίο με ταχύτητα 25 κόμβων, μείωσε το ταξίδι Πάτρα-Αγκώνα σε μόλις 22 ώρες, παρέχοντας ταυτόχρονα πολυτέλεια και ανέσεις εφάμιλλες αυτών των κρουαζιεροπλοίων.

Την ίδια χρονιά, παράλληλα με τη δρομολόγηση του ARETHOUSA, δρομολογούνται στη γραμμή Πάτρα - Αγκώνα και το SUPERFAST I και 11 των Επιχειρήσεων Αττικής. Έτσι, μέσα σε ένα χρόνο η αγορά αυτή αναβαθμίστηκε δραστικά ανοίγοντας νέες προοπτικές για τις εταιρείες που διαθέτουν ανάλογα γρήγορα σκάφη.

Το αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων στην αγορά της Αδριατικής θα είναι η ραγδαία αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές, προς όφελος φυσικά των ταξιδιωτών, τουριστών και επαγγελματιών. Παράλληλα, η ζήτηση στην αγορά της Αδριατικής, η οποία έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, αναμένεται να αυξηθεί ακόμα περισσότερο, λόγω της αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών και της μείωσης του χρόνου ταξιδιού, που καθιστά τη μετακίνηση μέσω θαλάσσης από Ελλάδα προς Ιταλία και αντίστροφα ανετότερη και οικονομικότερη της μετακίνησης μέσω του οδικού δικτύου των Βαλκανίων.

Κατά το 1996 διακινήθηκαν συνολικά στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας 2.336.080 επιβάτες, 485.718 αυτοκίνητα και 302.809 φορτηγά. Η αύξηση της κίνησης σε σχέση με το προηγούμενο έτος ήταν 10% για τους επιβάτες, 13% για τα αυτοκίνητα και 3% για τα φορτηγά. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η κίνηση της Αδριατικής ανά γραμμή, κατά το διάστημα 1993-1996, σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το πλέον αξιοσημείωτο συμπέρασμα που προκύπτει από την αξιολόγηση των στοιχείων του παραπάνω πίνακα, είναι ότι στη διάρκεια της περιόδου 1993-96 παρατηρείται μια σημαντική ανακατανομή μεριδίων της κίνησης στα λιμάνια της Ιταλίας προς όφελος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Β. Ιταλίας και σε βάρος αυτών που δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Ν. Ιταλίας.

Αναλυτικότερα, κατά την περίοδο 1993-96, η εξέλιξη της κίνησης προς τα λιμάνια του νότου χαρακτηρίζεται έστω και οριακά φθίνουσα ενώ αντίθετα η κίνηση προς τα λιμάνια της Β. Ιταλίας έντονα ανοδική, ιδιαίτερα μετά την καθιέρωση, με πρωτοβουλία της εκδότριας εταιρείας, του δρομολογίου Πάτρα-Βενετία.

Χαρακτηριστικό της μεταστροφής αυτής είναι το γεγονός ότι ενώ η κίνηση προς τα λιμάνια της Ν. Ιταλίας ανηπρόσωπευε το 1993 το 67%, 58% και 60% των συνολικά διακινήθέντων στις γραμμές της Αδριατικής επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών, το 1996 τα ποσοστά αυτά ήταν 56%, 49% και 51% αντίστοιχα. Η μεταστροφή στο χώρο

της Αδριατικής, προς όφελος των λιμανιών, στα οποία κυρίως δραστηριοποιείται η εταιρεία, εκτιμάται ότι θα συνεχιστεί με λιγότερο έντονους ρυθμούς στα αμέσως επόμενα χρόνια.

6.4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η προσφορά και η ποιότητα της υπάρχουσας τουριστικής υποδομής συνεχίζουν να είναι ανεπαρκείς. Πρέπει λοιπόν να ολοκληρωθούν δέκα μέτρα υποδομής στους χώρους υποδομής και αναχώρησης των τουριστών στα αεροδρόμια, στους επιβατηγούς σταθμούς και στα λιμάνια. Απαιτούνται βελτιώσεις των οδικών προσβάσεων στους αρχαιολογικούς και τουριστικούς τόπους.

Η προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό απαιτείται να αντιμετωπιστεί ως προγραμματισμένη επένδυση, με ένα ολοκληρωμένο συνολικό και ορθολογικό σχέδιο δράσης και όχι ευκαιριακά και αποσπασματικά χωρίς συγκεκριμένους και σαφείς στόχους, χωρίς κριτήρια και αξιολόγηση των σχέσεων κόστους-απόδοσης.

Η Ελλάδα σήμερα, επενδύει στην προβολή του τουρισμού της πόσα κατά δύο και τρεις φορές μικρότερα από ότι οι λοιπές ανταγωνίστριες χώρες. Είναι ανάγκη να επενδύσουμε στη συστηματική προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό. Ειδικότερα για την τουριστική πολιτική της χώρας, απαιτούνται μεταξύ των άλλων, τα ακόλουθα:

I. Βαθμός αποκέντρωσης της τουριστικής οργάνωσης:

- Η ύπαρξη ενός Κεντρικού Οργανισμού Τουρισμού, άρτια στελεχωμένου και οργανωμένου.
- Η επιτυχής αποκέντρωση των λοιπών συναρμόδιων διοικητικών φορέων και δραστηριοτήτων του δημόσιου τομέα.
- Τα αποτελεσματικά και επαρκή συστήματα σωστής και σαφούς πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφερειών.
- Η επάρκεια στελεχών στις περιφέρειες, που να διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις, αισθητή καλλιέργεια και εμπειρία σε θέματα προγραμματισμού, ανάπτυξης και προβολής των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Αξιολογώντας με βάση τα παραπάνω τη σημερινή πραγματικότητα φαίνεται ότι στην παρούσα φάση προέχει η αποτελεσματικότερη εσωτερική οργάνωση και στέλεχωση των κεντρικών υπηρεσιών του ΕΟΤ και των λοιπών δημόσιων φορέων που άμεσα εμπλέκονται σε τουριστικά θέματα, καθώς και ο αποτελεσματικός συντονισμός των σχετικών εμπλεκόμενων φορέων και συναρμόδιων υπουργείων.

Πιστεύεται ότι δεν θα πρέπει να στερηθεί ο ΕΟΤ τη δύναμη παρέμβασης σε θέματα χωροταξίας, αισθητικής ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων, περιβάλλοντος, ρύπανσης ακτών, επίβλεψης καθαριότητας παραλιών και προβολής στο εξωτερικό του τουρισμού μας.

II. Προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος:

- Περιφρούρηση και ανάπτυξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Η ανάγκη προστασίας και αναβάθμισης ου περιβάλλοντος καθώς και η ανάγκη περιφρούρησης, ανάπτυξης και προβολής της λαογραφικής και πολιτιστικής μας κληρονομιάς γίνεται καθημερινά όλο και πιο επιτακτική, μία από τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός καταστροφής του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στα νησιά μας, έχει πάρει επικίνδυνες διαστάσεις.

Δυστυχώς η ξέφρενη δόμηση στα νησιά συνεχίζεται, τα δάση και οι παραλίες ρυπαίνονται, γιατί δεν υπάρχουν αποτελεσματικά συστήματα βιολογικού καθαρισμού, αλλά ούτε ελέγχεται η λειτουργία αυτών που τυχόν υπάρχουν.

Πολεοδομικές, κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές μελέτες για τα νησιά μας δεν έχουν καταρτιστεί, οχήματα αποβιβάζονται χωρίς περιορισμούς, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, η ηχορύπανση και τα κυκλοφοριακά προβλήματα ξεπερνούν τα ανεκτά όρια, με σοβαρότατες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.

III. Ανάγκη ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο.

Οι αναπτυξιακές μας δυνατότητες, τα περισσότερα από τα ανεκτίμητα πολιτιστικά αγαθά μας και οι τουριστικοί μας πόροι είναι στενά συνδεδεμένοι με τη θάλασσα, με τα νησιά μας, με τη ναυτιλία και τη ναυτική μας παράδοση που ξεπερνά τις τέσσερις χιλιετίες, αλλά και με το πνεύμα και το χαρακτήρα του λαού μας.

Λόγοι ιστορικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί, κάνουν επιτακτική την ανάγκη χάραξης και άμεσης υλοποίησης, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ένωσης, μιας ολοκληρωμένης αυτοδύναμης και αειφόρου αναπτυξιακής πολιτικής για τον ελληνικό νησιωτικό χώρο που μεταξύ των άλλων, να στηρίζεται ισόρροπα και αρμονικά στον πολιτισμό, στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής πρέπει να αντιμετωπιστούν τα ιδιαίτερα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, καθώς και τα θέματα υποδομής των νησιών μας.

Αν δεν ληφθούν συντονισμένα και άμεσα μέτρα, τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί θα οξυνθούν ακόμη περισσότερο μέσα στη νέα πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί στην ευρωπαϊκή ένωση. Είναι ανάγκη να διασώσουμε, να διατηρήσουμε, να αναδείξουμε και να αναβιώσουμε τα μοναδικά πολιτιστικά μας αγαθά που σχετίζονται με την ιστορική μας συνέχεια και την αμείωτη προσφορά του έθνους μας στο σύγχρονο κόσμο.

Πρέπει να γίνει κοινή συνείδηση ότι τα πολιτιστικά αγαθά, το τοπίο και το φυσικό κάλλος, δεν είναι πόροι ανεξάντλητοι και πολλοί από αυτούς ούτε είναι ανανεώσιμοι και άρα απαιτείται ορθολογικός σχεδιασμός, έλεγχος και σωστή διαχείριση. Ο ΕΟΤ πρέπει να διερευνήσει τις προϋποθέσεις και τους όρους εφαρμογής νέων προτύπων τουριστικής ανάπτυξης που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες κοινωνικές απαιτήσεις για περισσότερο σεβασμό στον άνθρωπο, στον πολιτισμό και στο περιβάλλον.

6.5. ΕΘΝΙΚΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

Η δημιουργηθείσα προ μηνών κατάσταση στην Ολυμπιακή Αεροπορία έχει επιφέρει μεγάλη αναστάτωση στο τουριστικό ρεύμα, προς τη χώρα μας ένεκα των ακυρώσεων πτήσεων, καθυστερήσεων αναχωρήσεων και άλλων ανωμαλιών ικανών να δημιουργήσουν, δικαιολογημένα, δυσμενές κλίμα στο τουριστικό κοινό και τα γραφεία τουρισμού, ειδικά του εξωτερικού.

Επιβάλλεται με κάθε τρόπο και μέσο η συνέχιση παρέμβασης από τους τουριστικούς φορείς προς τη διεύθυνση της Ολυμπιακής και την κυβέρνηση προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλοποίηση της κατάστασης.

6.6. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Ένα σημαντικό θέμα το οποίο απασχολεί εκτενώς όλους όσους ασχολούνται με την ακτοπλοία είναι αυτό της υποδομής των ελληνικών λιμανιών. Μεγάλα έργα πρέπει να πραγματοποιηθούν σε μικρό χρονικό διάστημα, σε λιμάνια όλης της χώρας.

Όσον αφορά τα μεγαλύτερα λιμάνια της Αττικής διάφορα έργα έχουν προταθεί.

A) Στο λιμάνι του Πειραιά προτείνεται:

- Εκβάθυνση λιμένος μέχρι 8,5 μ. ώστε να μπορεί να δεχθεί επιβατηγά πλοία μεγάλου βυθίσματος.
- Τοποθέτηση ειδικών προστατευτικών μπαλονιών στις προβλήτες, όχι λάστιχα αυτοκινήτων.
- Επαρκής φωτισμός στις προβλήτες ώστε να βλέπει ο πλοίαρχος το κρηπίδωμα πρόσδεσης κατά τις νυχτερινές προσεγγίσεις.
- Απόσταση τουλάχιστον 26 μέτρων, ανάμεσα στις δέστρες ώστε τα μεγάλα πλοία να αποθέτουν τους καταπέλτες με ευχέρεια.
- Κατασκευή κεκλιμένου, καθ' όλο το πλάτος, στις προβλήτες αποθέσεις των καταπελτών των πλοίων.
- Υποδομή για πλαγιοδετήσεις και όχι πρυμνοδετήσεις που απαιτούν χρήση αγκύρων.
- Κατασκευή αιθουσών αναμονής με αεροφυσούνες για την άνετη και ασφαλή αποεπιβίβαση των επιβατών.

B) Στο λιμάνι της Ραφήνας προτείνεται:

- Κατασκευή ενός μεγάλου και υψηλού λιμενοβραχίονα, που να εμποδίζει τον κυματισμό να φθάσει στα σημεία πρόσδεση των πλοίων.

Το λιμάνι είναι εκτεθειμένο σε όλους τους καιρούς με αποτέλεσμα οι προσεγγίσεις των πλοίων να γίνονται με μεγάλο ρίσκο και κίνδυνο ατυχήματος, αφού δεν υπάρχει προστατευτικός λιμενοβραχίονας. Πρόβλημα δεν υφίσταται μόνο όταν επικρατεί άπνοια, και η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι προβλήτες είναι απαράδεκτη με αποτέλεσμα την καταστροφή των καταπελτών των πλοίων.

Επίσης δεν υπάρχει υποδομή στο χερσαίο χώρο του λιμένος για την εξυπηρέτηση των επιβατών και των οχημάτων με αποτέλεσμα να επικρατεί χάος ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Γενικότερα τα μέτρα τα οποία θα έπρεπε να ληφθούν για την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμανιών είναι τα ακόλουθα:

- Λιμενικές εγκαταστάσεις πλοίων νέας τεχνολογίας.

Σε λιμάνια των Κυκλάδων προσεγγίζουν πλοία νέας τεχνολογίας τα οποία λόγω του υλικού κατασκευής τους έχουν μικρό βάρος με αποτέλεσμα, ιδίως όταν πνέουν ισχυροί άνεμοι, φαινόμενο σύνηθες στις Κυκλάδες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω της υπάρχουσας ακατάλληλης λιμενικής υποδομής να δυσκολεύονται πάρα πολύ κατά την πρόσδεση τους στις προβλήτες.

Για να αντιμετωπισθεί αυτό το πρόβλημα σε όλους τους λιμένες που προσεγγίζουν πλοία νέας τεχνολογίας, και ειδικότερα στα νησιά Σύρο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Σαντορίνη, Σίφνο, Σέριφο, αλλά και στην Ραφήνα, θα πρέπει να κατασκευαστούν κατάλληλα σημεία προσέγγισης σχήματος ορθής γωνίας, για τα οποία δεν θα απαιτηθεί υψηλή δαπάνη.

Στις εσωτερικές πλευρές αυτών θα πρυμνοπλαγιοδετούνται τα πλοία. Συναφώς επισημαίνεται, ότι τα εν λόγω κρηπίδωματα θα πρέπει να φέρουν επαρκή αριθμό κατάλληλων προσκρουστήρων για να αποφεύγονται οι ζημιές στα πλευρά των πλοίων.

Για τον Πειραιά ειδικότερα, που είναι η αφετηρία των περισσότερων Ε/Γ πλοίων θα πρέπει να γίνουν τα εξής:

Αρχικά θα πρέπει να βελτιωθεί και να ευπρεπιστεί η εικόνα που παρουσιάζει το λιμάνι όσον αφορά την εξυπηρέτηση πρωτίστως των επιβατών. Είναι ανάγκη να εξευρεθούν οι πόροι για την δημιουργία κατάλληλων και ευπρεπών τερματικών σταθμών[terminals] ευρωπαϊκού επιπέδου, ενόψει μάλιστα της οδηγίας 98/41/ΕΚ για τη καταγραφή των στοιχείων των διακινούμενων επιβατών με τα ακτοπλοϊκά πλοία, γεγονός που θα απαιτήσει χώρους ελέγχου εισόδου (check in).

- Έλεγχος εισόδου με ηλεκτρονικά μέσα.

Η είσοδος επιβατών και οχημάτων στο λιμένα πρέπει να ελέγχεται με ηλεκτρονικά μέσα ώστε να αποφεύγονται οι υπεράριθμοι και να εκλείψει γενικά η ακαταστασία που παρατηρείται κατά τη διάρκεια των ημερών και ωρών αιχμής στο χερσαίο χώρο του λιμένα.

- Επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Το λιμάνι πρέπει να συνδεθεί απευθείας με τους χερσαίους χώρους, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε αυτό και να εκλείψει η κυκλοφοριακή συμφόρηση που αποτελεί σήμερα μόνιμο φαινόμενο.

- Δημιουργία υποδομής για τον έλεγχο του ζυγολογίου των οχημάτων που μεταφέρονται με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Η υπερφόρτωση των οχημάτων αυτών έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις με αποτέλεσμα εκτός των κινδύνων για την ασφάλεια των επιβαινόντων και των πλοίων να γίνεται αισχρή καταδολίευση των συμφερόντων των πλοίων.

Από την έλλειψη του επιβαλλόμενου ελέγχου στο ζυγολόγιο παρατηρείται πολλές φορές το φαινόμενο να φεύγουν τα πλοία με πολλές κενές θέσεις διότι από τα υπέρβαρα, παραβιάζεται η γραμμή φορτώσεως με λιγότερα οχήματα από όσα θα μπορούσαν τα πλοία να παραλάβουν. Για τους πιο πάνω λόγους είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί η κατάλληλη υποδομή για την καθιέρωση του απαραίτητου ελέγχου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

Θαλάσσιος τουρισμός

7.1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο πλούτος και η ποικιλία των ελληνικών θαλασσών, τα ατελείωτα χιλιόμετρα των ελληνικών ακτών και τα χιλιάδες ελληνικά νησιά, οι προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού.

Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες: τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας.

Όταν μιλάμε για τον θαλάσσιο τουρισμό συνήθως εννοούμε τρεις βασικές κατηγορίες: την ακτοπλοία, που διενεργείται με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των θαλάσσιων συγκοινωνιών, τα κρουαζιερόπλοια και το γιότινγκ, που διενεργείται από επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και θαλαμηγούς.

Η Ελλάδα είναι ναυτική χώρα με μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα, τις ωραιότερες θάλασσες στον κόσμο και μοναδικό φως. Δεν είναι τυχαίο ότι δύο βραβεία Νόμπελ, ως χώρα, τα έχουμε κερδίσει με πηγή έμπνευσης το φως του Αιγαίου. Με άλλα λόγια διαθέτουμε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που πρέπει να το αξιοποιήσουμε, έχουμε τις δυνατότητες κι απαιτείται μόνο η πολιτική βούληση.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενδιαφέρει και την εθνική άμυνα της χώρας μας, ιδιαίτερα στο χώρο του Αιγαίου όπου αντιμετωπίζουμε τον ανταγωνισμό της Τουρκίας και έχουμε πολλά νησιά και βραχονησίδες, στα οποία ο μόνος τρόπος για να δίνουμε ζωή είναι από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του '60 και, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς. Στο χώρο των κρουαζιερών, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 Κ.Ο.Χ. και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Όμως, τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, κατ' έτος.

Ο Τουρισμός είναι για την Ελλάδα η κύρια εξαγωγική πλουτοπαραγωγική βιομηχανία και όλοι το γνωρίζουμε καλά αυτό. Ο Θαλάσσιος Τουρισμός είναι ένα μεγάλο τμήμα της βιομηχανίας αυτής και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά και σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αριθμεί 3.413 σκάφη. Ο στόλος αυτός είναι μακράν ο μεγαλύτερος και νεότερος παγκοσμίως. Από Εθνικής πλευράς, ο Θαλάσσιος Τουρισμός βοηθά στην διατήρηση της συνοχής της Νησιωτικής Ελλάδας και μεταφέρει την Ελληνική Σημαία και στην τελευταία νησίδα. Δυστυχώς όμως, στο 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης δεν έγινε καμία αναφορά για τον Θαλάσσιο Τουρισμό. Η Πολιτεία φαίνεται να αγνοεί και την ύπαρξη ακόμα του κλάδου αυτό της Τουριστικής βιομηχανίας.

Το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ) εκπροσωπεί περίπου 400 μέλη πλοιοκτήτες πλέον των 700 τουριστικών σκαφών άνευ πληρώματος. Τα μέλη μας με τον στόλο τους αποτελούν το πλέον δραστήριο τμήμα εξυπηρέτησης του Θαλάσσιου Τουρισμού. Το Σωματείο μας έχει κατ' επανάληψη καταθέσει αναπτυξιακές προτάσεις στους αρμόδιους φορείς.

7.2. Δυνατότητες Ανάπτυξης

Στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης και πόσο είναι αυτό, η γνώμη μας είναι ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι τεράστιο. Οι θάλασσές μας και οι παραλίες προσφέρονται.

Εφ' όσον συντρέξουν οι προϋποθέσεις της καλύτερης υποδομής και της έντονης και αποτελεσματικής προώθησης, πιστεύουμε ότι ακόμα και ο τριπλασιασμός του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι ένας ρεαλιστικός στόχος. Ο τόπος το «σηκώνει». Μένει σε εμάς να το οργανώσουμε, να το αναπτύξουμε και να το προωθήσουμε.

7.3. Προβληματισμοί & Προτάσεις

7.3.1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

α. Ποσότητα

Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Οι Τουρίστες όσο καλά και αν περνούν κατά την διάρκεια της ημέρας, βρίσκονται συνεχώς με το άγχος αν θα βρουν μια ασφαλή θέση για να καταφύγουν.

Είναι πια ο κανόνας ότι τα λιμάνια στα νησιά μέχρι τις 2 το μεσημέρι έχουν γεμίσει με αποτέλεσμα όσοι έρχονται αργότερα να μην βρίσκουν θέση και να διαπληκτίζονται για να δέσουν επάνω σε άλλους ή να αναγκάζονται να φύγουν. Δυστυχώς είναι πολλοί οι πελάτες μας που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς γι αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές της δικής μας, αλλά η υποδομή τους τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο Τουρίστας πρέπει να νοιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο Θαλάσσιος Τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κλπ. θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών.

Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Πχ, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο.

Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρινών που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά

β. Ποιότητα

❖ Μαρίνες

Η υποδομή των μαρινών είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε ντάνες. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων. Δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες. Δεν υπάρχει επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη.

Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει απτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού.

Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία.

Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες

❖ **Λιμάνια & Καταφύγια**

Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική σε ποσότητα και σε ποιότητα.

Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καυσίμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες. Να ενθαρρυνθεί η τοπική κοινωνία για την επιτόπου τεχνική υποστήριξη του στόλου.

7.3.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης των επιχειρήσεών μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανα κατηγορία σκάφους, ανα χώρα, ανα μήνα κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο ΥΕΝ, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του ΥΕΝ για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεών μας.

7.3.3. ΦΟΡΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

Δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς. Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

7.3.4. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Να δημιουργηθεί μόνιμη Επιτροπή Θαλάσσιου Τουρισμού με συμμετοχή του ΣΙΤΕΣΑΠ υπο την αιγίδα αρμόδιου φορέας

7.3.5. ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.

Ο καταδυτικός τουρισμός είναι ένα αναπόσπαστο και πολύ μεγάλο κομμάτι του Θαλάσσιου Τουρισμού. Δυστυχώς μέχρι σήμερα η Πολιτεία τον έχει υπο διωγμό με αποτέλεσμα οι τουρίστες να στρέφονται σε άλλους προορισμούς.

Το Γιώτινγκ και η κατάδυση σε πολλές χώρες συνδυάζονται και αποδίδουν περισσότερο και τα δύο μαζί, από ότι το καθένα από μόνο του. Η μία δραστηριότητα τροφοδοτεί την άλλη. Η κατάδυση θα φέρει καινούργιους πελάτες στην Ελλάδα και όλοι οι κλάδοι του Τουρισμού θα εισπράξουν οφέλη.

Στηρίζουμε λοιπόν την απελευθέρωση των καταδύσεων και πιστεύουμε ότι έτσι, εκτός των εμφανών ωφελημάτων, θα μπορεί να υπάρξει και πληρέστερος έλεγχος κατά της αρχαιοκαπηλίας.

7.3.6. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ

Παρ' όλο που ο κλάδος απασχολεί άνω των 5.000 ατόμων, μέχρι σήμερα δεν υπάρχει οργανωμένη εκπαίδευση και επιμόρφωση γι αυτούς.

Πρέπει να δημιουργηθεί η υποδομή για εκπαίδευση και επιμόρφωση των επαγγελματιών που εξυπηρετούν τον Θαλάσσιο Τουρισμό.

Να δημιουργηθούν σεμινάρια κυβερνητών (skippers) για αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης στη θάλασσα, με επιμόρφωση σε θέματα μηχανών, ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών, πλαστικών, εξαρτισμού και παροχή πρώτων βοηθειών.

Να δημιουργηθούν σεμινάρια επιμόρφωσης για τους επαγγελματίες ναυτικούς. Επίσης σεμινάρια για αποτελεσματικότερους τρόπους παράδοσης-παραλαβής και έλεγχου των σκαφών καθώς και για την σωστή υποστήριξη των τουριστών.

7.3.7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

α. ΔΑΝΕΙΑ

Από τις Τράπεζες δεν υπάρχουν δυνατότητες δανειοδότησης για την αγορά επαγγελματικού σκάφους.

Πρακτικά μέχρι σήμερα, δάνεια αγοράς επαγγελματικών σκαφών παρέχουν μόνο οι εισαγωγείς σκαφών με αποτέλεσμα να διαμορφώνουν τις τιμές αγοράς του πλοίου μέσα από μονοπωλιακές καταστάσεις.

Να ενθαρρυνθούν οι Τράπεζες για παροχή δανείων. Να δημιουργηθούν ευνοϊκοί όροι δανειοδότησης με επιδότηση του επιτοκίου και να είναι αρκετή σαν εγγύηση η ναυτική υποθήκη.

β. ΚΡΙΣΕΙΣ

Ο Τουρισμός σε οποιαδήποτε μορφή κρίσης είναι πάντα ο πρώτος που πλήττεται. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια υπήρξαν πολλές κρίσεις. Πρέπει το Σωματείο μας να συμμετέχει μόνιμα στην επιτροπή αντιμετώπισης κρίσεων για τον Τουρισμό.

γ. ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΤΟΛΟΥ

Κατα την μεταπώληση επαγγελματικών σκαφών σε ιδιώτες παρουσιάζεται το πρόβλημα ότι ο νέος ιδιοκτήτης πρέπει να καταβάλλει το ΦΠΑ. Αυτό φέρνει μια πρόσθετη δυσκολία στη μεταπώληση και μειώνει την αξία του σκάφους. Πρέπει να διευκολύνεται και να ενθαρρύνεται η πώληση του μεταχειρισμένου επαγγελματικού σκάφους σε ιδιώτες ώστε να υπάρχει επαρκής ανανέωση του στόλου.

Προτείνεται κατα τον αποχαρακτηρισμό του επαγγελματικού σκάφους, να απαλλάσσεται της καταβολής ΦΠΑ κατ αναλογία των μέχρι τότε εσόδων του σε σχέση με το κόστος αγοράς του.

Στο ίδιο κλίμα θα μπορούσαν να δοθούν και άλλα κίνητρα ώστε οι ιδιώτες να απορροφούν ένα μεγάλο μέρος του στόλου που δεν έχει πλέον εμπορικότητα στις ενοικιάσεις, αλλά είναι καθ' όλα αξιόπλοος.

δ. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Η ναυπηγική υποδομή στη χώρα μας υπολείπεται κατα πολύ αυτής που θα έπρεπε να είναι σε σχέση με τον στόλο και τον τουρισμό μας.

Παροχή κινήτρων για ναυπήγηση σκαφών στην Ελλάδα σε υψηλά πρότυπα. Αυτό θα έχει σαν επιπρόσθετο όφελος την μείωση της ανεργίας και αξιοποίηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού και την τόνωση της βιομηχανίας, καθώς και την δυνατότητα αγοράς σκαφών σε πιο ανταγωνιστικές τιμές.

Άλλο όφελος από την ανάπτυξη της ντόπιας βιομηχανίας θα είναι η αμεσότερη και οικονομικότερη αντιμετώπιση των ζημιών στα σκάφη.

ε. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Να δοθούν κίνητρα και επιδοτήσεις για την συγχώνευση μικρών εταιριών Θαλασσιού Τουρισμού.

7.3.8. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η προώθηση του Ελληνικού Θαλάσσιου Τουρισμού διεθνώς, μακράν απέχει από το να είναι επαρκής και αποτελεσματική. Η προώθηση μαζί με την ανάπτυξη της υποδομής αποτελεί την άλλη απαραίτητη προϋπόθεση της Ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού.

Η προώθηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια μιας οργανωμένης και διαρκούς διαφημιστικής καμπάνιας που θα εντάσσεται σε μια γενικότερη στρατηγική σχεδιασμού τουριστικής ανάπτυξης.

Ειδικά για τον Θαλάσσιο Τουρισμό θα πρέπει να δημιουργηθούν φυλλάδια, βιβλία και

βίντεο υψηλής ποιότητας και αισθητικής καθώς και δημιουργία ιστοσελίδων προώθησης στο διαδίκτυο.

Η χώρα μας θα πρέπει να αναβαθμίσει την συμμετοχή της στις διεθνείς εκθέσεις τουρισμού και ειδικά στο Boat Show του Dusseldorf, όπου προτείνεται για το έτος 2004 να γίνει «φιλοξενούσα χώρα». Προτείνουμε την συμμετοχή του Σωματείου μας σε όλες τις Τουριστικές Εκθέσεις παράλληλα με τον ΕΟΤ.

Καταγραφή σε βάσεις δεδομένων πολυμέσων όλων των τουριστικών πληροφοριών. Καταγραφή της υπάρχουσας λιμενικής υποδομής και συνεχής ενημέρωσή της. Δυνατότητα πρόσβασης στην βάση αυτή μέσω διαδικτύου ή από ανεξάρτητα CD. Υπενθυμίζεται ότι προ 2 χρόνων έχει ήδη γίνει μια εργασία από το Μετσόβειο Πολυτεχνείο, η οποία αν αξιοποιηθεί, αναβαθμιστεί και ενημερωθεί, θα αποτελεί ένα θαυμάσιο εργαλείο στον προγραμματισμό των διακοπών και θα δίνει στους ξένους μια εικόνα υψηλού επιπέδου για την χώρα μας.

Η εικόνα μας μέσα από το διαδίκτυο πρέπει να τύχει ειδικής μέριμνας. Πρέπει να υπάρχει πολύ πλούσιο υλικό με πληροφορίες πάσης φύσεως από ιστορικές και αρχαιολογικές μέχρι πληροφορίες για τις εξυπηρετήσεις τουριστών και φυσικά πολλές πληροφορίες και εικόνες για τον Θαλάσσιο Τουρισμό. Οι σελίδες του διαδικτύου πρέπει να ενημερώνονται και να ανανεώνονται διαρκώς ώστε να είναι πάντα «φρέσκοι».

Σαν στόχος, ο τριπλασιασμός του Θαλάσσιου Τουρισμού δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την βελτίωση της υποδομής. Η Ελλάδα ήδη καρπούται περίπου το ένα τρίτο του Θαλάσσιου Τουρισμού παγκοσμίως.

Οπότε για τον τριπλασιασμό του δεν αρκεί να πάρουμε μεγαλύτερο κομμάτι από τους ήδη υπάρχοντες, αλλά πρέπει να δημιουργήσουμε καινούργιο κοινό. Ο στόχος αυτός δεν είναι βέβαια βραχυπρόθεσμος, αλλά μακροπρόθεσμο μπορούμε με την συνεχή και αποτελεσματική προώθηση να το δημιουργήσουμε.

7.3.9. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Ζητούμενο είναι να διερευνηθεί αν και κατά πόσο είναι εφικτό να απλοποιηθούν διαδικασίες και να μειωθεί η γραφειοκρατία σε ειδικές περιπτώσεις ανάγκης όπως σε ζημιές, μικροπροσαράξεις, κλήσεις σε βοήθεια κ.ά.

Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού εκπροσωπώντας το σύνολο σχεδόν των δραστηριοτήτων της τουριστικής βιομηχανίας, κατά καιρούς παίρνει πρωτοβουλίες με συνεργαζόμενους φορείς για την ανάδειξη θεμάτων ιδιαίτερου ενδιαφέροντος του τουριστικού αντικειμένου, ώστε με την ανταλλαγή απόψεων όλων των εμπλεκόμενων, να αναδεικνύονται τα προβλήματα και να προτείνονται λύσεις και βελτιώσεις.

Γνωρίζουμε όλοι, το πόσο σημαντική είναι η δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού και η προσφορά της στην τουριστική βιομηχανία και τούτο αποδεικνύεται από την παρουσία πολιτικών, επαγγελματικών και ακαδημαϊκών προσωπικοτήτων στη σημερινή ημερίδα μας.

7.3.10. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ

Σπουδαιότητα και σημασία του κλάδου

Όπως είναι γνωστό, η προσφορά των κρουαζιεροπλοίων και των επιβατηγών οχηματαγωγών διεθνών πλόων ποιών μας, την εθνική μας οικονομία είναι πολύ σημαντική. Προσφέρουν άμεσα εργασία σε 15.000 και πλέον Έλληνες ναυτικούς και δημιουργούν απασχόληση σε σημαντικό αριθμό υπαλλήλων των ναυτιλιακών εταιρειών, των ταξιδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων κτλ. Δημιουργούν ακόμα εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεως από τις δαπάνες των υψηλού οικονομικού επιπέδου επιβατών τους, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη νέων τοπικών αγορών στα λιμάνια προσεγγίσεως, ιδιαίτερα στα Αιγαίοπελαγίτικα νησιά μας, των οποίων την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βοηθούν σημαντικά.

Αυξάνουν επίσης τον κύκλο εργασιών την ναυπηγοκατασκευαστικής μας βιομηχανίας με τις επισκευές, μετασκευές και τη συντήρησή τους, που γίνονται πάντοτε στην Ελλάδα. Οι δαπάνες αυτές μεταφράζονται σε ισόποσο εισροή συναλλάγματος που τόσο χρειάζεται η χώρα μας, χωρίς μάλιστα κανένα κρατικό κόστος. Είναι αναμφισβήτητο πως η τουριστική και επιβατηγός διεθνών πλοίων ναυτιλία μας αποτελεί αναλογικά, τον πλέον συναλλαγματοφόρο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας.

Από τη θαλάσσια σύνδεση της χώρας μας με την Ευρώπη, που πραγματοποιείται με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία μας, ωφελείται παντοιοτρόπος η εθνική μας οικονομία, χωρίς μάλιστα καμία απολύτως επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου, σε αντίθεση με άλλα μέσα εθνικών μεταφορών (Σιδηρόδρομος - Ολυμπιακή Αεροπορία - Αστικές Συγκοινωνίες) τα οποία απορροφούν σοβαρά ποσά από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Είναι ακόμα γνωστό ότι η σημασία των υπό ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων δεν περιορίζεται μόνο την οικονομία μας, αλλά επεκτείνεται και στην αμυντική θωράκιση της χώρας με δυνατότητες μεταφοράς έμπυχου δυναμικού και υλικού στα πολυάριθμα νησιά μας, σε ώρα ανάγκης.

Τα πρόσφατα γεγονότα κατέδειξαν πόσο απαραίτητο για τα εθνικά μας συμφέροντα είναι να ασχοληθεί η Διοίκηση με τα προβλήματα επιβατηγού μας ναυτιλίας για τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία της.

Η Μεσόγειος αναδεικνύεται σε υπ' αριθμόν ένα προορισμό κρουαζιέρας στην ευρωπαϊκή αγορά και άμεσα ανταγωνιστική με την κορυφαία του είδους Καραϊβική.

Η πρόσφατη επιτυχημένη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων και η φιλοξενία στον Πειραιά μερικών από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου έστρεψε προς το Αιγαίο τα βλέμματα ναυτιλιακών εταιρειών και, κυρίως, τουριστών.

Αν ο τουρισμός θεωρείται η ταχύτερα αναπτυσσόμενη βιομηχανία διεθνώς, ο κλάδος της κρουαζιέρας ακολουθεί μια αλματώδη πορεία ανάπτυξης, καταρρίπτοντας το ένα ρεκόρ μετά το άλλο.

Ήδη, η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας υπολογίζεται ότι ανηπρωσωπεύει μια «πίτα» άνω των 15 δισ. δολαρίων. Η ευσίωνες προοπτικές για τον χώρο της διεθνούς κρουαζιέ-

ρας μεταφράζονται σε προβλέψεις ότι οι επιβάτες θα αυξηθούν κατά 60% τα επόμενα χρόνια, φθάνοντας από τα 10 εκατ. το 2000 στα 16 εκατ. το 2009.

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησης οδηγεί τους μεγάλους «παίκτες» του χώρου σε μια κούρσα «εξοπλισμών», με στόχο να ενισχύσουν τους στόλους τους με νεότευκτα υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια, ικανά να ικανοποιήσουν τις νέες προτιμήσεις των πελατών κρουαζιέρας οι οποίοι κατατάσσονται στα μεσαία και ανώτερα εισοδηματικά στρώματα και στο άνω μέρος της ηλικιακής πυραμίδας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτήν τη στιγμή τα υπό παραγγελία κρουαζιερόπλοια που πρόκειται να εισέλθουν στην αγορά μέχρι το 2009 ανέρχονται σε 19, με αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά η διαθέσιμη χωρητικότητα κατά 51.034 κλίνες σε καμπίνες.

Το γεγονός αυτό αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε ανακατατάξεις στη διεθνή σκηνή κρουαζιέρας, καθώς ο ανταγωνισμός θα ενταθεί και οι εταιρείες θα αναζητήσουν νέες ανερχόμενες αγορές, ώστε να ισοσκελίσουν τα μερίδια που θα απολέσουν από παραδοσιακές αγορές όπως της Καραϊβικής.

Ακριβώς αυτές οι θετικές προβλέψεις για το μέλλον της αγοράς κρουαζιέρας είναι ο λόγος για τον οποίο ναυτιλιακές εταιρείες, tour operators, αλλά και επενδυτικά οχήματα κάθε είδους στρέφονται στην αγορά κρουαζιέρας, Προσβλέποντας σε «χρυσά» κέρδη.

Η αγορά της Β. Αμερικής αποτελεί τη «καρδιά» της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, εμφανίζοντας ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης άνω του 7% κατά την τελευταία δεκαετία. Είναι χαρακτηριστικό ότι ήδη, από το 2002 οι επιβάτες στην συγκεκριμένη αγορά ξεπέρασαν 7 εκατ.

Αν, όμως, η Β. Αμερική αποτελεί τον αδιαμφισβήτητο ηγέτη της αγοράς στην παρούσα φάση, η ευρωπαϊκή αγορά αποτελεί τη χρυσοφόρο «γη της Επαγγελίας» για τις εταιρείες κρουαζιέρων, καθώς ι φανίζει τους απολύτως υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης

Σύμφωνα με στοιχεία του νεοσύστατου Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρας (European Cruise Council, ECC), κατά το 2003 οι Ευρωπαίοι που επέλεξαν μια κρουαζιέρα για τις διακοπές τους ξεπέρασαν τα 2,6 εκατ. επιβάτες.

Ενδεικτικό της έκρηξης του ενδιαφέροντος των Ευρωπαίων για τις κρουαζιέρες είναι το γεγονός ότι οι Βρετανοί που προτίμησαν να πραγματοποιήσουν μια κρουαζιέρα πέρυσι ήταν πενταπλάσιοι από τους συμπατριώτες τους που είχαν κάνει το ίδιο 12 χρόνια νωρίτερα, στις αρχές της δεκαετίας του '90.

Η αγορά της Μ. Βρετανίας αποτελεί την «ατμομηχανή» της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας, καθώς το 2003 κατέγραψε 962.426 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας μερίδιο 36% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Αναλυτές της αγοράς εκτιμούν ότι η βρετανική αγορά θα «κλείσει» το 2004 σπάζοντας το φράγμα του ενός εκατομμυρίου επιβατών, φθάνοντας το 1,05 εκατ. επιβάτες.

Η είσοδος σε υπηρεσία του γιγαντιαίου κρουαζιερόπλοιου της Cunard «Queen Mary 2» εκτιμάται ότι συνεισέφερε τα μέγιστα ώστε η βρετανική αγορά κρουαζιέρας να διαπεράσει για πρώτη φορά το οχυρό-ορόσημο του ενός εκατομμυρίου επιβατών. Η Γερμανία αποτελεί τη δεύτερη ισχυρότερη αγορά κρουαζιέρας της Γηραιάς Ηπείρου με 528,6 χιλ. επιβάτες, κατέχοντας μερίδιο 20% της ευρωπαϊκής αγοράς, ενώ στην τρίτη θέση κατατάσσεται η ιταλική αγορά με 345,6 χιλ. επιβάτες και 13% μερίδιο αγοράς.

Η Ιταλία αναμένεται να αυξήσει σημαντικά το μερίδιο της κατά το 2005, καθώς εντάχθηκε ήδη στον στόλο της εταιρείας Costa το κρουαζιερόπλοιο «Magica», το οποίο θα πραγματοποιεί προγράμματα κρουαζιέρων στη Μεσόγειο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Το ενδιαφέρον για τον χώρο της ελληνικής κρουαζιέρας είναι ότι από τα 2,6 εκατ. ευρωπαϊούς πελάτες κρουαζιέρας το 1,5 εκατ. προτίμησε κάποια κρουαζιέρα στη Μεσόγειο (μερίδιο 59% της ευρωπαϊκής αγοράς).

Η αποδιάρθρωση της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας, με την κατάρρευση της Royal Olympia Cruises της οικογένειας Ποταμιά-νου και την πτώχευση της Festival του Γ. Παυλίδη, δεν αποδείχθηκε ικανή να ανακόψει τον ρυθμό ανάπτυξης της ελληνικής αγοράς κρουαζιέρας.

Κι αν το εισερχόμενο (inbound) τμήμα της αγοράς χωλαίνει εμφανώς εξαιτίας της ανυπαρξίας ενός ισχυρού έλληνα «παίκτη», το εξερχόμενο (outbound) σκέλος της αγοράς είναι αρκετό για να αποδείξει τις ευοίωνες προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου.

7.3.11. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Σύμφωνα με στοιχεία από γραφεία ταξιδιών που διατηρούν στενούς δεσμούς με ισχυρούς ξένους «παίκτες» κρουαζιέρας, οι Έλληνες που επιλέγουν ένα κρουαζιερόπλοιο για να κάνουν τις διακοπές τους φθάνουν σήμερα τις 12.000, αντιπροσωπεύοντας μια, διόλου ευκαταφρόνητη, «πίτα» 20 εκατ. ευρώ.

Αυτός είναι και ο λόγος που η δεύτερη ισχυρότερη ευρωπαϊκή εταιρεία κρουαζιέρων MSC επέλεξε να ανιχνεύσει από φέτος την ελληνική αγορά, ενώ το ίδιο θα κάνει και ο κυπριακός όμιλος Louis, ο οποίος αρχίζει από τον Μάρτιο κρουαζιέρες με αφετηρία τον Πειραιά.

Στην αγορά της Μεσογείου προσβλέπει και η εταιρεία easyCruise του Στ. Χατζηϊωάννου, η οποία αναμένεται να καταπλεύσει στις αρχές του καλοκαιριού ύστερα από ένα δοκιμαστικό «γύρο» 45 ημερών που έχει ανακοινώσει ότι θα πραγματοποιήσει από τον Μάρτιο του 2005 στην ασιατική αγορά.

Ρόλο ρυθμιστή της αγοράς θέλει να αναλάβει εκ νέου ο Α. Ποταμιάνος μετά την κατάρρευση της ROC. Έντονες φήμες μάλιστα, που κυκλοφόρησαν στον Πειραιά, έφεραν τον γνωστό εφοπλιστή να προετοιμάζει την επιστροφή του στην αγορά μέσω της επανεργοποίησης της «Ηπειρωτικής» και με στόλο τριών πλοίων.

7.3.12 ΑΝΙΣΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Την τελευταία δεκαετία ο κλάδος της θαλάσσιας περιήγησης γνώρισε την μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας του, κρίση η οποία συνεχίζεται με την γενικότερη κάμψη στον ποιοτικό τουρισμό μας.

Την κρίση αυτή επιτείνει ο συνεχιζόμενος οξύς και άνισος ανταγωνισμός από επιβατηγά πλοία άλλων χωρών, που οι κυβερνήσεις τους έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους, ευνοϊκές δανειοδοτήσεις, σημαντικές πριμοδοτήσεις ναυπηγήσεων, φορολογικές απαλλαγές, ελευθεριότητες στη σύνθεση των πληρωμάτων τους, χρήση χαμηλόμισθων ναυτικών, κτλ)

Το αποτέλεσμα των κρίσεων και του άνισου ανταγωνισμού είναι ο κλάδος της τουριστικής και διεθνών πλοίων επιβατηγού ναυτιλίας να αντιμετωπίζει σοβαρά και επείγοντα προβλήματα κυριότερα των οποίων είναι η ανταγωνιστικότητα, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων.

Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας, έγινε τόσο οξύς και άνισος, ώστε το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο λειτουργώντας με συνθήκες υψηλού κόστους εκμεταλλεύσεως και αβοήθητο, να αναγκαστεί να εγκαταλείψει περιοχές όπως Καραϊβικής, όπου άλλοτε είχε πολύ σημαντική παρουσία, παραδοσιακές δε πλοιοκτήτριες εταιρείες μας να περιέλθουν σε κατάσταση πτωχεύσεως.

Ο άνισος ανταγωνισμός δεν εμφανίζεται μόνο στον διεθνή χώρο, εκδηλώνεται και κατά τρόπο μάλιστα ανησυχητικό και στον δικό μας χώρο, από ξένα κρουαζιερόπλοια, που λειτουργούν με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμεταλλεύσεως. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ανωτέρω κατηγορία πλοίων άλλων χωρών κατ'ουδέν ωφελεί την εθνική μας οικονομία, δεδομένου ότι οι εις συνάλλαγμα ναύλοι τους στα λιμάνια μας περιορίζεται απλώς σε ελάχιστες αγορές αναμνηστικών αντικειμένων.

Σε μια περίοδο που οι θαλάσσιες μεταφορές διάγουν «ημέρες παχιών αγελάδων», οι εταιρείες των κρουαζιερόπλοιων όχι μόνο έχουν επουλώσει τις πληγές που άφησαν πίσω τους η 11η Σεπτέμβρη, ο ιός S.A.R.S. και ο πόλεμος του Ιράκ, αλλά βγήκαν στη ν... «αντεπίθεση», με τις περισσότερες εξ αυτών να καταγράφουν καθαρά κέρδη, που θυμίζουν τις χρυσές εποχές της κρουαζιέρας. Οι νεοναυπηγήσεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και η προώθηση ενός φιλικότερου προς τον μέσο επιβάτη προφίλ της κρουαζιέρας απέτελεσαν το εφελτήριο του παρατεταμένου «come back».

Η μείωση των τιμών σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα, η προσφορά δελεαστικών πακέτων και η διαφήμιση έθεσαν σε... ρότα και επιβάτες με χαμηλό βαλάντιο. Οι εταιρείες εστίασαν το ενδιαφέρον τους στην αντιστάθμιση των απωλειών από τη μείωση των τιμών με τις πωλήσεις υπηρεσιών εντός των κρουαζιερόπλοιων (εκδρομές, duty free, μαγαζιά εντός των πλοίων κ.λπ.).

Η τακτική εξαπλώθηκε ραγδαία, με αποτέλεσμα σήμερα το 20% των κερδών των εταιρειών να προέρχεται από τις πωλήσεις υπηρεσιών εντός πλοίου. Οι εμπνευστές της δικαιώθηκαν, αλλά άλλαξε και το προφίλ της βιομηχανίας της κρουαζιέρας. Έτσι σήμερα ο αριθμός των Αμερικανών που επιλέγουν κρουαζιέρα διαμορφώνεται στα 8,3 εκατομμύρια, με τις πληρότητες των πλοίων να ανέρχονται κατά μέσον όρο στο 90%.

7.3.13. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΑΣΕΙΣ

Είναι ξεκάθαρο ότι αλλάζουν και οι τάσεις ως προς τον τρόπο επιλογής μιας κρουαζιέρας. Ο σημερινός επιβάτης συνήθως κλείνει την κρουαζιέρα του την τελευταία στιγμή, ενώ μια άλλη μερίδα δείχνει ξεκάθφα την προτίμηση της σε κοντινές κρουαζιέρες, αποφεύγοντας εκείνες που απαιτούν αεροπορική μετάβαση προς τον λιμένα αφετηρίας.

Παράλληλα οι εταιρείες, σε μια προσπάθεια να αυξήσουν το μερίδιο τους στην αγορά και να ανταποκριθούν στη ζήτηση, επέμειναν στο επιτυχημένο -όπως αποδείχθηκε- πειραμάτων «ισχυρών» του χώρου, για νεοναυπηγήσεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, μια τάση που άρχισε να διαγράφεται περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ο πυρετώδης ρυθμός τοποθετήσεως παραγγελιών όμως κόπασε λόγω της ευαίσθητης σχέσης δολα-ρίου/ευρώ, και οι παραγγελίες σήμερα κυμαίνονται σε λογικά για τον κλάδο επίπεδα.

Από τις αρχές του έτους έως σήμερα συνολικά δώδεκα νέα κρουαζιερόπλοια παραδόθηκαν από διάφορους ναυπηγικούς οίκους προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τους, αυξάνοντας την παγκόσμια μεταφορική ικανότητα κατά 24.000 κλίνες.

* Η Radisson Seven Seas παρέλαβε το «Seven Seas Voyager» (χωρητικότητα: 41.500 gt, 714 κλίνες) από τα ναυπηγεία Mariotti/Visentini 4 Η Aida Cruises παρέλαβε το «Aida Aura» (χωρητικότητα 42.200 gt, 1.266 κλίνες) από τα ναυπηγεία Aker MTW.

* Η Mediterranean Shipping παρέλαβε το «MSC Lirica» (59.100 gt, 1.526 κλίνες) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

* Η Crystal Cruises παρέλαβε το «Crystal Serenity» (χωρητικότητα: 68.000 gt, 1.080 κλίνες) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

* Η Holland America Line παρέλαβε το «Oosterdam» (χωρητικότητα: 81.800 gt, 1.848 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri.

* Η Celbrity Cruise Line παρέλαβε το «Serenade of the Seas» (χωρητικότητα: 90.100 gt, 2.100 κλίνες) από τα γερμανικά ναυπηγεία της Meyer Werft.

* Η Princess Cruises παρέλαβε το «Island Princess» (χωρητικότητα: 91.600 gt, 1,974 lower berths) από τα γαλλικά ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

t Η Costa Crociere παρέλαβε το «Costa Fortuna» (χωρητικότητα: 105.000 gt, 2.720 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri και το «Costa Mediterranea» (χωρητικότητα: 85.700 gt, 2.124 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa.

* Η Carnival Cruise Line παρέλαβε το «Carnival Glory» (χωρητικότητα: 111.000 gt, 2.974 κλίνες) από τα ιταλικά ναυπηγεία της Fincantieri.

* Η Royal Caribbean, παρέλαβε το «Mariner of the Seas» (χωρητικότητα: 137.300 gt, 3.138 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa > Η Cunard παρέλαβε το «Queen Mary 2» (χωρητικότητα: 150.000 gt, 2.620 κλίνες) από τα ναυπηγεία της Chantiers de l'Atlantique.

Από την άλλη, 6 κρουαζιερόπλοια οδηγήθηκαν προς διάλυση κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα, ενώ άλλα 3 νεοναυπηγούμενα πλοία της κατηγορίας αναμένεται να παραδοθούν προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τους εντός του 2005 και 4 εντός του 2006, γεγονός που αντιστοιχεί σε αύξηση του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων για την τριετία 2004 - 2006 ύψους 8%. Μεταξύ των ετών 1999 - 2004 ναυπηγήθηκαν

συνολικά 63 νέα κρουαζιερόπλοια, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 115.000 επιβατών.

7.3.14. Η ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΤΗΣ «ΠΙΤΑΣ»

Η μείωση του ρυθμού νεοαυπηγήσεων που χαρακτηρίζει (μέχρι στιγμής) τη διετία 2005 - 2006 εκτιμάται ότι θα συμβάλει προς την κατεύθυνση της ελαφριάς αύξησης των τιμών κρουαζιέρας, μετά το... «μπαράζ» χαμηλών τιμών, προσφορών και πακέτων, που σημάδεψε την μετά την 11 η Σεπτεμ-βρίου περίοδο.

Με την τάση δε ναυπήγησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και τον μέσον όρο μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου του τύπου να διαμορφώνεται στους 2.600 επιβάτες, η αμερικανική αγορά εκτιμάται ότι θα έχει ανάγκη για 5 με 6 κρουαζιερόπλοια αυτών των διαστάσεων για τις ετήσιες ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Στο μεταξύ, η ένταξη 10 νέων κρατών στην Ε.Ε. καθιστά την Ένωση τη μεγαλύτερη ανερχόμενη αγορά ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες χώρες, μια αγορά που θα χρειαστεί έως το 2010 περί τα 10 κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 2.000 επιβατών, προ κειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες του κοινού που επιλέγει αυτόν τον τρόπο διακοπών.

Στην ευρύτερη περιοχή της Ασίας οι αναλυτές εκτιμούν ότι ο κλάδος της κρουαζιέρας θα σημειώσει κατακόρυφη άνοδο, ακολουθώντας τη ραγδαία ανάπτυξη της κινεζικής αγοράς, αλλά και λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου το 2008. Έως το έτος 2010, για την κάλυψη των αναγκών που θα παρουσιάσει αυτή η αγορά θα χρειαστούν περί τα 3 με 4 κρουαζιερόπλοια μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως οι ευρωπαϊκοί ναυπηγικοί οίκοι θα είναι οι άμεσα επωφελούμενοι σε επίπεδο νεοαυπηγήσεως κρουαζιερόπλοιων, κυρίως λόγω της μακράς τους παράδοσης, της υψηλής τεχνογνωσίας σε ναυπηγήσεις αυτού του είδους και της χαμηλής δραστηριότητας που παρουσιάζουν σε τέτοιου τύπου ναυπηγήσεις οι αντίστοιχοι της Άπω Ανατολής.

Ωστόσο, οι ευαίσθητες ισορροπίες που χαρακτηρίζουν την ισοτιμία δολαρίου/ευρώ δεν αποκλείεται να δώσουν άλλη τροπή και σε αυτόν τον τομέα, αλλάζοντας σε μεγάλο βαθμό την εικόνα που έχουμε σήμερα.

7.3.15. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι τα θέματα της σύνθεσης των πληρωμάτων βαρύνουν εξαιρετικά στο θέμα ανταγωνιστικότητας του ελληνικού επιβατικού πλοίου, ιδιαίτερα του κρουαζιερόπλοιου, με το πολυάριθμο πλήρωμα αποτελεί η σύνθεση των πληρωμάτων του.

Συγκεκριμένα ως γνωστόν, τα ανταγωνιζόμενα ξένα πλοία έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα στο μεγαλύτερο τμήμα της οργανικής σύνθεσής τους, ενώ δεν περιλαμβάνεται στην σύνθεση πληρώματός τους το λεγόμενο ξενοδοχειακό προσωπικό (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, λογιστές, κτλ) έτσι το πλήρωμα της κατηγορίας αυτής καλύπτεται στα ξένα πλοία από πρόσωπα

ανεξαρτήτως εθνικότητας και σε αριθμό ανάλογο προς τις ανάγκες του πλοίου, όπως εκάστοτε διαμορφώνονται από τις συνθήκες των διεθνών αγορών.

Κατόπιν τούτου εάν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού μας στόλου, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νομοθεσίας μας, προς τα κρατούντα στην διεθνή αγορά. Πέραν αυτού θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα χρονοναυλώσεως των πλοίων μας «γυμνών» (bare boat chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Στην σημερινή παγκοσμιοποιημένη οικονομία, οι τιμές πωλήσεων των υπηρεσιών των πλοίων μας (ναύλοι) άρα και τα έσοδα των επιχειρήσεών μας, καθορίζονται υπό συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού. Είναι λοιπόν αδιανόητο υπό αυτές τις συνθήκες να συνεχίσουν να υφίστανται αναχρονιστικές και άκαμπτες νομοθετικές ρυθμίσεις, που κάποτε απέβλεπαν στην «εξασφάλιση» απασχόλησης και δυστυχώς ακόμη προσδιορίζουν το σημαντικότερο τμήμα του ναυτεργατικού κόστους των πλοίων μας, προκαλώντας υπέρμετρη αύξηση του κόστους λειτουργίας, διάβρωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας μας και εάν συνεχιστούν θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια την ελληνική σημαία σε αφανισμό.

Αντί όμως να λαμβάνονται μέτρα που θα συμβάλλουν στη επιβίωση του ελληνικού επιβατηγού πλοίου, αντίθετα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αύξησε τη σύνθεση στα ημερόπλοια που εκτελούν κρουαζιέρες στον Αργοσαρωνικό κατά 8 άτομα επί πλέον της ήδη προβλεπόμενης σύνθεσεως.

7.3.16. ΕΠΙΒΟΛΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΒΑΥΝΣΕΙΣ

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση τα τελευταία χρόνια των λειτουργικών δαπανών των πλοίων, παρατηρείται και τεράστια αύξηση στα ποικίλα τέλη και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στα πλοία του κλάδου.

Πρόκειται για τα λιμενικά και δημοτικά τέλη και δικαιώματα, τα πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα, τα τιμολόγια δημοτικών επιχειρήσεων υδρεύσεως και πολλά παρόμοια, που αδικαιολόγητα αυξάνουν το κόστος λειτουργίας και διαβρώνουν την ανταγωνιστικότητά μας, αν λάβει κανείς υπ' όψιν και το χαμηλό επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται.

Αλλά δεν είναι μόνο οι αυξήσεις των τελών και των επιβαρύνσεων αλλά και ο τρόπος που γίνονται και το ύψος που φθάνουν. Οι αυξήσεις αυτές πολλές φορές αποφασίζονται σε υπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο εφνιδιαστικό και χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τους εκπροσώπους του κλάδου μας με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται εξ'ολοκλήρου οι επιχειρήσεις μας με την επιπλέον διαφορά, για τα ήδη

εκδοθέντα εισιτήρια, αφού δεν είναι δυνατόν να ζητηθούν συμπληρωματικές καταβολές από τους επιβάτες.

Δυστυχώς το φαινόμενο της εισβολής ποικίλων σοβαρών επιβαρύνσεων από διάφορους φορείς, χωρίς μάλιστα να συντονίζονται μεταξύ τους, αλλά και χωρίς σε πολλές περιπτώσεις να υπάρχει ανταποδοτικότητα, έχει τελευταία ενταθεί και δρα εις βάρος των πλοίων και των προσπαθειών για προσέλκυση των τουριστών στη χώρα μας.

Θα πρέπει κάποτε να αντιληφθούμε ότι οι υπέρμετρες αδικαιολόγητες, άνισες και παράνομες επιβαρύνσεις, εις βάρος των πλοίων, θα έχουν καταστροφικές συνέπειες για την ελληνική σημαία.

7.3.17. ΘΕΜΑΤΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Είναι άμεση ανάγκη να κινηθούν οι σχετικές διαδικασίες για πλήρη εναρμονισμό της εθνικής μας νομοθεσίας με την αντίστοιχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στους τομείς κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας του πλοίου.

Σημεία εθνικών κανονισμών που προβλέπουν διαφορετικά, συνήθως αυστηρότερα κριτήρια καθώς και ερμηνείες στην εφαρμογή διεθνών συμβάσεων διαφορετικές από εκείνες που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει, θα πρέπει να καταργηθούν για να μην αποτελούν πρόσθετη επιβάρυνση στην λειτουργία του ελληνικού πλοίου.

7.3.18. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Εν όψει των λαμβανομένων ήδη και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέτρων ενισχύσεως και αναπτύξεως της ευρωπαϊκής και διεθνούς ναυτιλίας, είναι καιρός πλέον να αντιληφθούμε, την σημασία της διατηρήσεως τη ελληνικής σημαίας και την ανάγκη της επιβιώσεως των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

Θεωρούμε αναγκαία και επείγουσα τη λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού και διεθνών πλοίων επιβατηγού μας στόλου, ιδιαίτερα δε μετά και την επιβολή διεθνών δέσμης μέτρων «Ασφαλούς διαχείρισης και λειτουργίας των πλοίων», καθώς και την εφαρμογή αναγνωρισμένων συστημάτων διασφάλισης ποιότητας υπηρεσιών (ISO 9002) που η εφαρμογή τους συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες αναδιάρθρωσης στην οργανωτική και λειτουργική δομή των πλοιοκτητριών εταιρειών και των πλοίων μας.

Ως πρώτο μέτρο επιβάλλεται η επάνοδος στο καθεστώς των επιχορηγήσεων του αναπτυξιακού νόμου 1262/82 (που δυστυχώς έπαψαν να υπάρχουν) και μάλιστα με αύξηση των σχετικών ποσοστών και όχι μόνο για τις περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών αλλά και εκτεταμένων επισκευών, με παράλληλη επέκταση των επιχορηγήσεων στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλώων.

Ένα άλλο μέτρο που πρέπει να ληφθεί είναι η υπαγωγή του κλάδου, ενός εξαιρετικά συναλλαγματοφόρου και τα μέγιστα συντελούντος στην ανάπτυξη της νησιωτικής μας περιφέρειας και στην διασύνδεση Εγγύς Ανατολής - Ελλάδος-Κοινοτικών χωρών, στο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης και τα κοινοτικά ταμεία περιφερειακής ανάπτυξης.

Επίσης με τα κριτήρια που θεσπίστηκαν αποκλείονται οι επιχειρήσεις του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας από την υλοποίηση κοινοτικών προγραμμάτων στήριξης της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) καθώς και από το υποπρόγραμμα Τουρισμός, ενώ στους επιλέξιμους κλάδους υπάγονται κρουαζιερόπλοια δυναμικότητας μέχρι 50 επιβατών.

Η ως άνω αιτούμενη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας για τον εκουγχρονισμό, την ανανέωση και την ανάπτυξη του επιβατηγού μας στόλου, τα μέγιστα θα συντελέσει, εκτός από την ενίσχυση της απασχόλησης των πολυάριθμων ναυτικών μας και στην απασχόληση των ελληνικών ναυπηγείων, τα οποία ως γνωστόν παραμένουν προβληματικά, όταν στη γειτονική Ιταλία π.χ. τα ναυπηγεία της είναι απασχολημένα πλήρως μέχρι και το 2006 με τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Εννοείται, πάντα με την κατάλληλη βοήθεια εκ μέρους των εκάστοτε κυβερνήσεων της χώρας αυτής.

Επισημαίνουμε ότι, τυχόν επίκληση δυσχερειών για την ενίσχυση του κλάδου λόγω κοινοτικών περιορισμών, βρίσκεται σε πλήρη αντίφαση με πρόσφατες περιπτώσεις εγκρίσεως από την commission κρατικών επιχορηγήσεων, ως προς την ναυτιλία και τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, άλλων κοινοτικών χωρών, ως τούτο προκύπτει από πληθώρα σχετικών δημοσιευμάτων στον ελληνικό και ξένο τύπο.

Η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου, απαιτούν εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του ανθρωπίνου δυναμικού, επάρκεια υλικών, κεφαλαίων, συνεργασία, μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, οργάνωση προγραμματισμό και αμεσότητα στην υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων και προγραμμάτων.

Πρέπει να γίνει κοινή πεποίθηση ότι σε μία ανοικτή ευρωπαϊκή και διεθνή τουριστική αγορά, που καθημερινά διευρύνεται, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίησή της, είναι αδιανόητο και μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών υπηρεσιών, χωρίς προηγούμενη σημαντική επένδυση σε ανταγωνιστικό, ανθρώπινο δυναμικό.

Επιθυμούμε ακόμα, να τονίσουμε και πάλι ότι με τις παντοειδείς άμεσους ως εν προκειμένω, ή έμμεσους κρατικές επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις και δανειακές διευκολύνσεις από τις άλλες κοινοτικές και μη χώρες προς τις ναυτιλίες τους,

καθίστατε πλέον αδύνατος ο ανταγωνισμός των δικών μας πλοίων, με προφανή τον κίνδυνο αφανισμού της χώρας μας, του ναυτεργατικού δυναμικού της και της εθνικής μας οικονομίας.

Συμπερασματικά κρίνονται αναγκαία, τα ακόλουθα μέτρα ενισχύσεως ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας:

1. Η επείγουσα λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιερόπλοιων και των διεθνών πλόων επιβατηγών οχηματαγωγών μας πλοίων. Καθώς και για την εφαρμογή διεθνώς αναγνωρισμένων Συστημάτων Διασφάλισης Ποιότητας Υπηρεσιών (ISO 9002) στις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τα πλοία.
2. Η εξασφάλιση εγγυήσεων του δημοσίου για τις νέες ναυπηγήσεις και μετασκευές εκσυγχρονισμού υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων, σε ελληνικά ναυπηγεία σύμφωνα και με τις νέες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.
3. Η απελευθέρωση του ξενοδοχειακού προσωπικού από την υποχρεωτική σύνθεση του πλοίου. Ο καθορισμός του να αφήνεται στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες της αγοράς, όπως συμβαίνει με άλλες ναυπλιακές χώρες της Ευρώπης.
4. Η δυνατότητα να χρονοναυλώνονται τα πλοία μας «γυμνά» (bare boat chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.
5. Η άντληση και αξιοποίηση πόρων από το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο **YACHTING**

8.1. ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ

Η Ελλάδα είναι ο ιδανικότερος χώρος για θαλασσινές κρουαζιέρες, πιθανώς σε ολόκληρο τον κόσμο. Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν τυφώνες όπως υπάρχουν στην Φλόριδα, ούτε ρηγά και ξέρες όπως στις Μπαχάμες. Δεν υπάρχουν ομίχλες, παλίρροια και γενικά όλοι οι κίνδυνοι που υπάρχουν στις θάλασσες του κόσμου. Επιπλέον, υπάρχουν πάνω από 2.000 νησιά, σε ελάχιστη απόσταση μεταξύ τους. Τι άλλο χρειάζεται, λοιπόν, για να δημιουργήσει κανείς τον παράδεισο της κρουαζιέρας?

Σίγουρα η Ελλάδα είναι η χώρα, η οποία θα έπρεπε να είναι στην προτίμηση όλων των Ευρωπαίων που κάνουν διακοπές με σκάφος. Δυστυχώς, όμως, όπως και εσείς γνωρίζετε καλύτερα από όλους, η πολιτεία έχει δείξει μια παγερή απάθεια έως και εχθρότητα προς τον ναυτικό τουρισμό.

Η Τουρκία κάνει κάθε προσπάθεια να προσελκύσει σκάφη στις μαρίνες της, "δανειζόμενη" τα νησιά του Αιγαίου για να κάνει τις μαρίνες της πιο ελκυστικές. Η

Ιταλία αγόρασε ήδη όλα τα παράλια της Αλβανίας για να φτιάξει μαρίνες-τα σκάφη θα έχουν τα πάντα αφορολόγητα και θα εξορμούν στο Ιόνιο. Έτσι, θα φτάσουμε στο σημείο να έχουμε από την μία τους τούρκους, από την άλλη τους ιταλοαλβανούς και εμείς στην μέση να διώχνουμε το συνάλλαγμα και να μαζεύουμε τα σκουπίδια.

Η Ισπανία μείωσε τον ΦΠΑ στα σκάφη ώστε να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη, για να προσελκύσει όλα τα σκάφη στις δικές της τέλει οργανωμένες μαρίνες.

Στο Μαρόκο, την Μάλτα, την Κύπρο και την Τυνησία άνοιξαν νέες μαρίνες και οι κυβερνήσεις τους κάνουν κάθε τι για να προσελκύσουν τους ευρωπαίους απλοποιώντας όσο γίνεται τις διαδικασίες.

Είναι γεγονός ότι ένα οποιοδήποτε σκάφος ξοδεύει αρκετά χρήματα και βοηθάει την ελληνική οικονομία περισσότερο από κάθε άλλο είδος τουρισμού.

Είναι γεγονός ότι σκάφη που παραμένουν στην ελληνική επικράτεια δώδεκα μήνες στον χρόνο ξοδεύουν σημαντικότερα ποσά σε συνάλλαγμα εντός Ελλάδος και δίνουν δουλειά σε χιλιάδες άτομα. Είναι γεγονός ότι τα σκάφη, σε αντίθεση με τα σπίτια ή τα αυτοκίνητα, κινούνται από χώρα σε χώρα και ευκολότερα αλλάζουν τόπο μόνιμης αγκυροβολίας αν βρουν κάπου αλλού ευνοϊκότερες συνθήκες.

Και είναι γεγονός ότι η κατάργηση του Cabotage το 2004 είναι μια μοναδική ευκαιρία για την Ελλάδα να καθιερώσει μία πολιτική που να την καθιστά πιο ελκυστική από τις άλλες μεσογειακές χώρες ώστε να συγκεντρώσει τον ναυτικό τουρισμό της Ευρώπης και συνεπώς τους τουρίστες υψηλών εισοδημάτων.

Με αυτά τα δεδομένα είναι αυτονόητο ότι μια τέτοια πολιτική θα έχει τεράστια πλεονεκτήματα που ξεπερνούν κατά πολύ τα αμφίβολα εισπρακτικά ωφελήματα από τα διάφορα σενάρια-ελέγχου των σκαφών. Είναι άλλωστε γνωστό ποια ό,τι οπουδήποτε το κράτος προσπάθησε να ελέγξει, δημιούργησε μόνο κρατικές δαπάνες και αποκόμισε ασήμαντα ωφελήματα.

Πρέπει πλέον το κράτος να καταλάβει ότι τα σκάφη έχουν προπέλα και φεύγουν. Ας αφήσουμε επιτέλους τα σκάφη με ξένη σημαία να βρίσκονται στην Ελλάδα.

Ας κοιτάξουμε να φτιάξουμε περισσότερες και ποιο οργανωμένες μαρίνες, αφού είναι εύκολο να δούμε ότι ολόκληρος ο μηχανισμός του ΕΟΤ συντηρείται από τις εισπράξεις των μαρινών που ήδη υπάρχουν. Είναι το μόνο καθαρό έσοδο που έχει ο ΕΟΤ από όλες τις επιχειρήσεις που ελέγχει.

Χάνουμε καθημερινά χρήμα και γόητρο ως Ελλάδα.

8.2. Το YACHTING ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ

Το 1954 έγινε η επανάσταση των ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων στην Ελλάδα, με πρότυπα τις μεγάλες εταιρίες ενοικιάσεως αυτοκινήτων όπως η Hertz και Avis. Οι τουρίστες άρχισαν να ζητούν αυτοκίνητα χωρίς οδηγό και στην Ελλάδα ξεκίνησαν οι ενοικιάσεις των αυτοκινήτων σε οργανωμένη βάση.

Μετά από 40 χρόνια το αυτοκίνητο έχει αρχίσει να το μισεί ο κόσμος με τα τόσα κυκλοφοριακά προβλήματα και την συμπεριφορά της τροχαίας έναντι των οδηγών (αφαίρεση πινακίδων, πρόστιμα, μπουτιλιάρισμα).

Αρχίζει, λοιπόν, μια νέα μορφή τουρισμού στην Ελλάδα, οι ενοικιάσεις σκαφών. Στην Ελλάδα το 1950 υπάρχουν περίπου 200 ιδιωτικά σκάφη με ξένη σημαία, εκ των

οποίων περίπου τα 15 ενοικιάζονται. Το σκάφος εκείνη την εποχή θεωρείτο υπόθεση πλούσιων. Το γραφείο GhioIman αρχίζει δειλά-δειλά να στέλνει γκρουπ σε σκάφη.

Το σκάφος "Toscana" κάνει τις πρώτες οργανωμένες εκδρομές με ολλανδούς. Ο Σπύρος Γκιόλμαν πείθει ορισμένους επώνυμους Αθηναίους να νοικιάσουν τα σκάφη τους. Οι σύζυγοι-οικοδέσποινες μαζεύουν από τα σκάφη τα προσωπικά τους είδη. Οι ιδιοκτήτες γλυκαίνονται σιγά σιγά γιατί το συνάλλαγμα από τις ενοικιάσεις μένει σε αυτούς.

Αρχές του 1965 αρχίζουν πλέον οι ενοικιάσεις σκαφών και θεριεύουν. Το Yachting ή η ενοικίαση θαλαμηγών, όπως αποκαλείται στα ελληνικά, ξεκίνησε σαν οργανωμένη προσπάθεια γύρω στα 1965. η αγορά ήταν παρθένα και ο ανταγωνισμός τελείως ανύπαρκτος. Η χώρα μας κατάφερε όχι μόνο να τραβήξει τουρισμό ποιότητας αλλά και να αυτοδιαφημιστεί δωρεάν από τις πολλές προσωπικότητες και τα μέλη του διεθνούς Jet-set.

Με την πάροδο του χρόνου αυτός ο "στόλος" των θαλαμηγών μεγάλωσε τόσο σε ποιότητα όσο και σε σπουδαιότητα. Τα διαμορφωμένα τρεχαντήρια του 1965 με την "Perama Look" διακόσμηση (πλαστικά λουλούδια και καρό πλαστικά τραπεζομάντιλα) πήραν μια ιστορική αξία και παραχώρησαν τη θέση τους σε σύγχρονες υπερπολυτελείς θαλαμηγούς πολλές από τις οποίες είναι διακοσμημένες σε αμερικάνικο στυλ πολυτελούς ξενοδοχείου.

Επίσης η διάδοση της ιστιοπλοΐας στις ευρωπαϊκές χώρες αλλά και στην Ελλάδα είχε ως αποτέλεσμα να προστεθεί στον στόλο των ενοικιαζόμενων θαλαμηγών ένας εντυπωσιακός αριθμός ιστιοπλοϊκών σκαφών. Η μεγάλη μας όμως επιτυχία σε αυτόν τον τομέα δεν μπόρεσε να διατηρηθεί για πάντα. Η ελληνική επιτυχία στο yachting βρήκε μιμητές στην γειτονική πρώην Γιουγκοσλαβία και στην Τουρκία. Και η μεν Γιουγκοσλαβία είναι προς το παρόν χωρίς αγορά, η δε Τουρκία ελλείπει νησιών προσφέρει τα ελληνικά νησιά.

8.3. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Σήμερα ο κλάδος των σκαφών είναι εξαιρετικά δυναμικός, με 120 μονάδες, 10.000 εργαζομένους και εξαγωγές 15 εκ. δολαρίων ετησίως. Οι προοπτικές μεγάλες αλλά η βοήθεια ελάχιστη, καθώς η χρηματοδότηση είναι απλησίαστη και η υποδομή πολύ μικρή. Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής είναι από τους πλέον ζωντανούς και δραστήριους κλάδους της βιομηχανικής παραγωγής της χώρας μας σήμερα. Είναι ζωντανός, βιώσιμος και με πολύ καλές προοπτικές για το μέλλον.

Έχουν πραγματοποιηθεί αξιολογες επενδύσεις αλλά έχει επιτευχθεί και πολύ καλός καταμερισμός εργασίας. Το ελληνικό σκάφος είναι πολύ καλό ποιοτικώς, πράγμα που φαίνεται και από τις εξαγωγές που κάνει ο κλάδος. Η βελτίωση τόσο στην ποιότητα, όσο και στον σχεδιασμό και το φινιρίσμα είναι αλματώδεις και συνεχίζεται αμείωτη χρόνο με το χρόνο.

Στην χώρα μας υπάρχουν σήμερα περίπου 120 κατασκευάστριες μονάδες πλαστικών σκαφών αναψυχής, που απασχολούν περίπου 7.000 εργατοτεχνικό προσωπικό. Βέβαια, υπάρχουν αρκετά μεγάλες αποκλίσεις στο μέγεθος των μονάδων παραγωγής. Υπάρχουν δηλαδή πολύ μικρές μονάδες που απασχολούν 4-5 άτομα προσωπικό αλλά και αρκετές πολύ οργανωμένες μονάδες που απασχολούν 80-100 άτομα.

Οι επιχειρήσεις του κλάδου είναι μονάδες εντάσεως-εργασίας, με προστιθέμενη αξία, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζεται η αξία των σύγχρονων μέσων και μηχανολογικού εξοπλισμού, που κυρίως όμως συντελούν στην βελτίωση της ποιότητας και την αύξηση της παραγωγικότητας παρά στην ίδια την κατασκευή του σκάφους.

Ο κλάδος πραγματοποιεί σημαντικές εξαγωγές και μάλιστα σε χώρες με μεγάλη παράδοση στην ναυπηγική βιομηχανία, όπως για παράδειγμα η Ιταλία, η Γαλλία, η Ολλανδία, η Σουηδία και άλλες. Ο μέσος όρος των ετήσιων εξαγωγών υπερβαίνει τα 8.000.000 δολάρια, ενώ οι προοπτικές και οι τάσεις είναι σαφώς ανοδικές. Και το βασικότερο απ' όλα είναι ότι οι εξαγωγές του κλάδου μας είναι απόλυτα επώνυμες.

Οι προοπτικές, λοιπόν, είναι άριστες. Οι δυσκολίες όμως ήταν και εξακολουθούν να είναι πολλές και ποικίλες. Το βασικό πρόβλημα είναι ότι η συμβολή της πολιτείας στην επιβολή και την ανάπτυξη του κλάδου δεν υπήρξε στον επιβαλλόμενο βαθμό ικανοποιητική. Η ελληνική φορολογική πολιτική ελάχιστα βοήθησε το επαγγελματικό σκάφος ως οικονομική μονάδα. Εάν αναφερθούμε στις κατασκευαστικές μονάδες οι φορολογική πολιτική υπήρξε καθαρά αντιαναπτυξιακή. Μέτρα θεσμικά και ρεαλιστικό αναπτυξιακό πλαίσιο είναι για τον χώρο έννοιες με καθαρό θεωρητικό περιεχόμενο.

Οι φορείς του κλάδου και οι επιχειρηματίες από νωρίς και παρ' ότι αβοήθητοι, προσδιόρισαν το στίγμα και την δυναμική του στην οικονομική ελληνική πορεία και την τουριστική ανάπτυξη και έδωσαν το μεγάλο παρόν. Η επίσημη πολιτεία ήταν όμως απύσχα. Συνειδητοποιήθηκε έτσι σε βάθος ότι ο κλάδος των κατασκευαστών σκαφών αναψυχής είναι μεταξύ των δραστηριοτήτων που διαθέτουν το συγκριτικό πλεονέκτημα, όχι μόνο για επιβίωση αλλά και για κατάκτηση ευρύτερων αγορών.

8.3.α. Χρηματοδότηση με όρους που να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα

Δυστυχώς, ο κλάδος στην χώρα μας βρίσκεται σε άκρως δυσμενή θέση, έναντι των ομοειδών κλάδων στις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Προσδοκεί, λοιπόν, απελευθέρωση του τραπεζικού συστήματος και λήψη μέτρων για την ευνοϊκή χρηματοδότηση, ούτως ώστε να προσεγγιστούν οι ευνοϊκοί όροι των ανέτως χρηματοδοτούμενων ανταγωνιστών στην ευρωπαϊκή αγορά, όπου οι καταναλωτές έχουν την ευχέρεια να αγοράζουν σκάφη με μακρόχρονα καταναλωτικά δάνεια. Για παράδειγμα ο αμερικάνος και ο ευρωπαίος μισθωτός αγοράζουν σκάφη μεγέθους και αξίας, που στην χώρα μας θεωρούνται υπερπολυτελή ακόμη και για τον φθασμένο βιομήχανο ή ελεύθερο επαγγελματία.

8.3.β. Έλλειψη υποδομής

Υπήρξε βαριά η αμέλεια όλων των μεταπολεμικών κυβερνήσεων για το μέλλον της χώρας στον τομέα της θαλάσσιας τουριστικής υποδομής. Και οι μαρίνες βέβαια είναι το κύριο έργο υποδομής για την ανάπτυξη του σκάφους και του θαλάσσιου τουρισμού. Οι ελάχιστες όμως μαρίνες που έχουν κατασκευαστεί κινδυνεύουν να πεθάνουν από ασφυξία όχι μόνο λόγω ανεπάρκειας χώρου υποδοχής σκαφών αλλά και

από έλλειψη στοιχειωδών ανέσεων για τους χρήστες των ελλιμενισμένων σκαφών. Η μαρίνα δεν είναι μόνο χώρος ασφαλούς παραμονής σκαφών, είναι παράλληλα και χώρος ανάπαυσης ανθρώπων που έχουν ανάγκη από αισθητικά ευχάριστο περιβάλλον.

Η άρση της απαγόρευσης κατασκευής και διαχειρίσεις μαρινών και παρακτίων σταθμών ανεφοδιασμού από των ιδιωτικό τομέα είναι επιβεβλημένη και άμεσης προτεραιότητας. Χάνονται κάθε χρόνο δεκάδες ή και εκατοντάδες εκατομμύρια σε συνάλλαγμα, δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, μειώνεται η ανταγωνιστικότητα και οι δυνατότητες έλξης τουρισμού υψηλού εισοδήματος, ενώ παράλληλα εκμηδενίζονται οι δυνατότητες αύξησης της παραγωγικής αλλά και ποιοτικής δυναμικότητας των μονάδων του κλάδου μας. Είναι φυσικό όταν δεν υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις (θέσεις, διευκολύνσεις κ.λπ.) οι καταναλωτές δεν αποφασίζουν την αγορά σκάφους, πόσο μάλλον σκάφους άνω των 6 μέτρων.

8.3.γ. Επιθετική εξαγωγική πολιτική

Η έρευνα αγορών, η θεσμοθέτηση συνεδρίων, η πρόσκληση διεθνούς κύρους και φήμης δημοσιογράφων για τον τουρισμό και την θάλασσα, η κατασκευή και προβολή σχετικών ταινιών στα Διεθνή ναυτικά σαλόνια, καθώς και άλλες εκδηλώσεις που αναφέρονται στο ελληνικό τουριστικό σκάφος, την ελληνική παράδοση, τις τουριστικές μας καλλονές και την ναυσιπλοΐα μας, θα συντελέσουν αποφασιστικά στην επίτευξη του στόχου αναφοράς.

Το σκάφος αναψυχής, τέλος, και ειδικότερα το επαγγελματικό τουριστικό, θα παίξει σημαντικό ρόλο στο άμεσο μέλλον στον χώρο της ενωμένης Ευρώπης και ειδικότερα στις χώρες που επιθυμούν να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας τουρισμό. Για τον λόγο αυτό πρέπει να αντιμετωπισθεί με σοβαρότητα, προγραμματισμό μόνιμου χαρακτήρα, χωρίς αντικίνητρα και χωρίς παλινδρομήσεις, μακριά από στενόμυαλες και πρόχειρες λύσεις, πρόσκαιρου ταμιευτικού χαρακτήρα.

8.4. ΣΧΟΛΕΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Η δυνατότητα που έχει πλέον ο Έλληνας να νοικιάζει σκάφη χωρίς πλήρωμα έδωσε μια μεγάλη ώθηση στη δημιουργία ιδιωτικών σχολών ιστιοπλοΐας (και τα τελευταία χρόνια και ταχυπλοΐας). Αποτέλεσμα είναι όλες οι παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις να δημιουργήσουν- μέσω των ιστιοπλοϊκών τους ομίλων- σχολές ιστιοπλοΐας και ταχυπλοΐας για μηχανοκίνητα πλοία.

Εκτός του γεγονότος ότι ο Έλληνας στρέφεται προς την θάλασσα, σκόπιμο είναι να παρατηρήσουμε ότι δημιουργήθηκε ένα καινούριο επάγγελμα για τους νέους που εργάζονται ως σκίπερς στα λεγόμενα σκάφη Bare Boats με αμοιβή 100 δολάρια την ημέρα. Όσοι μιλούν ξένες γλώσσες και έχουν ναυτικές ικανότητες δουλεύουν 150 ημέρες τον χρόνο, πολλές φορές και τον χειμώνα, μεταφέροντας σκάφη από Γαλλία - Αγγλία -Ιταλία στην Ελλάδα.

Νέες θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν από το Yachting είναι και αυτές για τις μαγειρίσες στα Bare Boats, συνήθως νέες κοπέλες που ξέρουν αρκετά από μαγειρική και ιστιοπλοΐα. Συνοδεύουν τους σκίπερς ως βοηθοί και επιπλέον μαγειρεύουν. Μέχρι τώρα ήταν ξένες, αλλά σιγά-σιγά άρχισαν και οι ελληνίδες να κάνουν αυτό το επάγγελμα. Στην αρχή οι σκίπερς έφερναν τις γυναίκες στους ή τις

φίλες τους, με αποτέλεσμα το ζευγάρι να κάνει διακοπές στα ελληνικά νησιά με αμοιβή 50.000 δρχ. το ζεύγος. Ας σημειωθεί ότι τα σκάφη αυτά προσφέρουν διαφορετικό τύπο διακοπών από εκείνα στα οποία υπάρχει πλήρωμα που κάνει όλες τις δουλειές, στρώνει κρεβάτια κ.λπ.

8.5. YACHTING - ΜΑΡΙΝΕΣ

Η Ελλάδα είναι η χώρα με το μεγαλύτερο μήκος ακτών. Διαθέτει ένα μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα, ονειρεμένους φυσικούς κόλπους και αμέτρητα ακατέργαστα λιμανάκια.

Έχει, ακόμη, τις ωραιότερες και, ίσως τις καθαρότερες θάλασσες, έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, ενώ διαθέτει ανεκτίμητη οργάνωση και υποδομή σε ορισμένους τομείς τουρισμού.

Με όλα αυτά θα έπρεπε να ήταν ένας παράδεισος για κάθε ιδιοκτήτη γιοτ και ιδιαίτερα του πλούσιου ευρωπαίου που θα άφηνε το σκάφος του εδώ και θα "πεταγόταν" τακτικά για ένα διήμερο ή τριήμερο για να απολαύσει τα αγαθά που μας χάρισε η φύση. Οι Ιταλοί δημιούργησαν μαρίνες στην Αδριατική και Παρασκευή με Κυριακή επισκέπτονται τα σκάφη τους. Όταν η Ιταλία ζόρισε τα σκάφη με ξένη σημαία, οι ιδιοκτήτες τους έφυγαν και πήγαν Γαλλία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία.

Στο κομμάτι του τουρισμού που ακούει το πακέτο υποδοχή σκαφών υστερούμε τραγικά. Οι μαρίνες μας δεν πληρούν τις διεθνείς προδιαγραφές και καμιά προσπάθεια δεν γίνεται προς τον στόχο αυτό. Επιπλέον, τα γειτονικά κράτη είναι μπροστά από εμάς σε θέματα υποδομής, αλλά και εκμεταλλεύονται την δική μας ανεπάρκεια στον χώρο.

Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα από τότε που άρχισε να αναπτύσσεται το ιδιόκτητο σκάφος αναψυχής στην πατρίδα μας, οι πολιτικοί μας- από άγνοια ή επειδή δεν θέλουν να εμπλακούν σε ζητήματα που είναι πιθανό να επιφέρουν πολιτικό κόστος- θεωρούν το σκάφος φοροδιαφυγή και εκτονώνονται με δήθεν διώξεις. Ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου, αλλά και η αλλαγή της πολιτικής των... πολιτικών μας, σε ότι αφορά το ιδιωτικό σκάφος, είναι πλέον επιβεβλημένα.

Πέρα από τα έργα υποδομής που θα στηρίζονται, βέβαια, σε διεθνείς εμπειρίες και που αργά ή γρήγορα θα γίνουν πραγματικότητα, πρώτο μέλημα του νομοθέτη πρέπει να είναι οι μαρίνες. Το κράτος μπορεί να εκχωρεί στην ιδιωτική πρωτοβουλία, για τριάντα χρόνια, ένα χιλιόμετρο ακτής, έναντι κάποιου ποσού. Ο επιχειρηματίας (που, φυσικά, δεν θα είναι ένας, μιας και υπάρχουν... άπειρα χιλιόμετρα διαθέσιμα) θα είναι υποχρεωμένος να καταβάλει αμέσως το ποσό αυτό και μέσα σε μικρό, σχετικά, χρονικό διάστημα να κατασκευάσει μια υπερσύγχρονη μαρίνα των 1.000 έως 3.000 θέσεων. Επένδυση της τάξεως των δύο-τριών δισεκατομμυρίων δρχ.

Η μαρίνα, βέβαια, πέρα από τις άνετες προβλήτες, θα έχει πρατήρια καύσιμων, νερό, φως, τηλέφωνα, αποθήκες, τουαλέτες, πλήρως εκσυγχρονισμένο σέρβις για την παροχή οποιασδήποτε εξυπηρέτησης, εστιατόρια, πισίνες, ξενοδοχεία, κτιριακές εγκαταστάσεις, γκολφ, καταστήματα, ντίσκο, εντευκτήρια, ξενώνες, δορυφορικά κυκλώματα κ.λπ.

Οι 2.000 κατά μέσο όρο θέσεις θα νοικιαστούν ή θα πωληθούν για τριάντα χρόνια, σε ισάριθμους ιδιοκτήτες σκαφών, οι περισσότεροι από τους οποίους -για να μην πω όλοι- θα είναι αλλοδαποί, πλούσιοι, που θα αφήνουν μόνιμα το γιοτ εδώ και θα έρχονται για να απολαύσουν τον φυσικό μας πλούτο. Μετά από τριάντα χρόνια

όλες αυτές οι εγκαταστάσεις θα περιέλθουν στο δημόσιο, ενώ στους 360 μήνες που θα μεσολαβήσουν θα έχουμε εισπράξει και όλα τα οικονομικά οφέλη από το πήγαινε-έλα των ιδιοκτητών των σκαφών.

8.6. YACHTING ΚΑΙ YACHT-CLUBS

Ένα παράγωγο του Yachting είναι τα Yacht Clubs. Στο παρελθόν το να ανήκεις σε ένα Yacht Club ήταν κοινωνική διάκριση και οι ιδρυτές των Clubs, ήταν τιτλούχοι επώνυμοι, βαρόνοι, κόμητες.

Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, αρχές του 19^{ου}, τα Clubs, έγιναν ισχυρά Lobbies και το να γραφτεί κάποιος μέλος σε αυτά μεταφραζόταν σε μεγάλα ποσά εγγραφής υπό μορφή δωρεάς. Στην Ελλάδα το 1^ο Elite Club, ο τότε Β.Ν. ΟΕ (Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος), φιλοξένησε μεγάλα ονόματα που συμμετείχαν στους πρώτους ελληνικούς αγώνες με Yachts, αλλά αργότερα εξελίχθηκε σε κοινωνικό Club και εστιατόριο για Γαπωνέζους με σπεσιαλιτέ την συναγρίδα με μαγιονέζα.

Το 2000 δεν θα υπήρχε πόλη με θάλασσα χωρίς Yachting Club με πολλαπλές δραστηριότητες που θα δίνουν εργασία σε πολύ κόσμο και θα βοηθούν τους νέους να γνωρίσουν τα θαλάσσια σπορ.

8.7. ΚΑΥΣΙΜΑ, ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ, ΤΙΜΕΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ

Προνόμιο που έχουν τα τουριστικά επαγγελματικά σκάφη. Ένα σκάφος μπορεί να πάρει καύσιμα τράνζιτο με τα τωρινά δεδομένα μόνο όταν έχει πελάτη αλλοδαπό.

8.8. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΠΡΟΒΟΛΗ-YACHTING INTERNET – CD ROMS

Από το 2000 τα μεγάλα γραφεία που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό παρουσιάζουν όλα τα σκάφη τους μέσω Internet-και άλλων πληροφορικών προγραμμάτων π.χ. Galileo ή Sabre- καθώς και με CD ROMs.

Από τους χρήστες Computers έχει επιτευχθεί και μέσω ειδικών τηλεφώνων (Visual Phones) να έχεις την δυνατότητα να βλέπεις τις φωτογραφίες των σκαφών. Με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και την ηλεκτρονική πληροφόρηση αλλάζει η μορφή των κρατήσεων και η ελληνική αγορά διεθνοποιείται.

8.9 BOATING

Η έννοια του Yachting σε άλλες χώρες, όπως π.χ. στις ΗΠΑ, μεταφράζεται σε Boating.στην ουσία αυτή είναι η σωστή έννοια, διότι όταν κανείς μιλά για Yacht ο νους πηγαίνει σε πολυτελείς θαλαμηγούς και όχι στο ένα εκατομμύριο έλληνες που έχουν ένα κρις κραφτ, μια βαρκούλα για ψάρεμα, ένα φουσκωτό σκάφος. Από τα παράγωγα του Boating ή Yachting ζουν χιλιάδες οικογένειες και το δυναμικό εργατικό των απασχολούμενων φτάνει εποχιακά στο εκπληκτικό νούμερο των 500.000 θέσεων.

8.10. YACHTING ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ

Ένα από τα παράγωγα του Yachting είναι η ναυπηγική μικρών σκαφών, της οποίας τα κέρδη φτάνουν τα 100 εκατομμύρια δολάρια. Στην Ελλάδα με τον αναπτυξιακό νόμο 1282 υπήρξε άνθιση της ναυπηγικής και πολλά ελληνικά ναυπηγεία κατόρθωσαν να παρουσιάσουν σκάφη αξιόλογα, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι εισαγωγές γαλλικών ιστιοπολικών σκαφών που έχουν μονοπωλήσει την διεθνή αγορά.

Με τη διακοπή της επιδότησης έπεσαν κατακόρυφα οι ελληνικές κατασκευές και πολλά ναυπηγεία πτώχευσαν.

8.11. OFF-SHORE COMPANIES – ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Οι σημαίες Παναμά και Λιβερίας ήταν κάποτε οι πρώτες σημαίες ευκαιρίας για την εμπορική ναυτιλία, αλλά λόγω των πολιτικών καταστάσεων, επαναστάσεων κ.λπ. που επικρατούν σε αυτές τις χώρες το νηολόγιο τους μειώθηκε.

Ανερχόμενες χώρες είναι πλέον οι Κύπρος, Μάλτα, Μπαχάμες, ακόμη και οι Βερμούδες, Γιβραλτάρ, Νησιά της Παρθένου, Τσάνελ Άιλαντς, και πολλά άλλα καινούρια νησιά που ανεξαρτητοποιήθηκαν. Στην Ελλάδα, το 90% των μεγάλων σκαφών είναι με ξένη σημαία. Στα πολυτελή σκάφη άνω των 25 μέτρων δεν υπάρχει ούτε ένα με ελληνική σημαία πλην των επαγγελματιών.

8.12. CABOTAGE

Το Cabotage είναι μία νομοθετική ρύθμιση που απαγορεύει σε σκάφη με ξένη σημαία να εκτελούν δρομολόγια σε ελληνικά λιμάνια και συγκεκριμένα από ένα ελληνικό λιμάνι σε άλλο. Η άρση του Cabotage αποτελεί το φόβητρο του yachting της ελληνικής ναυτιλίας.

8.13. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη απασχολούν πάνω από 50.000 άτομα σε μόνιμο προσωπικό στο όλο κύκλωμα του Yachting. Ανάμεσα στις ειδικότητες που απασχολούνται συμπεριλαμβάνονται : καπετάνιοι -μηχανικοί- μάγειρες – μαγειρίσσες – λωστρόμοι –θαλαμηπόλοι -ναύτες κ.ά.

8.14. ΚΡΙΣ-ΚΡΑΦΤ, JET SKI, ΦΟΥΣΚΩΤΑ

Κάτι το απαραίτητο πλέον σε μια πολυτελή θαλαμηγό είναι η ύπαρξη ενός, τουλάχιστον κρις κραφτ για σκι με αρκετά μεγάλη μηχανή ώστε να "έλκει" και πελάτες με... ικανό βάρος.

8.15. WINDSURFING

Δεν υπάρχει πια σκάφος δέκα μέτρων και πάνω, το οποίο να μην μπορεί να πάρει μαζί του ένα Surf, ή ακόμη και δύο, όταν ο πελάτης το θελήσει. Το σπορ του Windsurf έχει αναπτυχθεί πολύ που υπάρχουν πολλές κατηγορίες στα σερφ και ο

πελάτης ανάλογα με τις ικανότητες του ζητά ανάλογο μήκος ιστιοσανίδας και ανάλογη διάμετρο πανιών. Πολύ, μάλιστα, ζητούν και δύο ή τρία πανιά διαφορετικών διαστάσεων, μέχρι και μικρό πανάκι θυέλλης.

8.16. AQUAMATIC – AQUA DIVE – ΣΚΟΠΟΒΟΛΗ – ΚΑΛΑΜΙΑ ΨΑΡΕΜΑΤΟΣ

Πολλά πολυτελή σκάφη έχουν διάφορα άλλα παιχνίδια θαλάσσης για να απασχολούν τους πελάτες.

8.17. ΤΑ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΑ

Οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι είναι Ευρωπαίοι ιστιοπλόοι, οι οποίοι νοικιάζουν σκάφη χωρίς κυβερνήτη. Οι αμερικάνοι ιστιοπλόοι, οι οποίοι αποτελούν και την σοβαρότερη πελατεία, δυστυχώς ακόμα δεν έχουν ανακαλύψει την χώρα μας. Έτσι, έχουμε παραμείνει στις ενοικιάσεις ιστιοπλοϊκών σκαφών του ύψους των 200 ως 400 δολαρίων την ημέρα και με λίγες περιπτώσεις μεγάλων ναύλων δηλαδή 600-800 δολαρίων την ημέρα.

Η ενοικίαση ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους για διακοπές αποτελεί ιδανική και πολύ οικονομική λύση και για τον έλληνα τουρίστα, γιατί το μερίδιο από τον ναύλο που αναλογεί σε κάθε μέλος της ομάδας είναι σίγουρα πολύ χαμηλότερο από το κόστος ενός δωματίου νησιώτικου ξενοδοχείου, χωρίς να λαμβάνει κανείς υπόψη του τα μεταφορικά ή άλλα έξοδα. Οι θάλασσες μας, λόγω της ιδιομορφίας τους, δηλαδή την μικρή απόσταση που χωρίζει τα νησιά μας, προσφέρουν πολλές επιλογές στους ιστιοπλόους. Δίνουν την δυνατότητα στον έλληνα και ξένο τουρίστα να συνδυάσει την πρωτόγονη ζωή των νησιών μας και την μελέτη των αρχαιολογικών θησαυρών μας.

Οι θαλαμηγοί: εδώ συνδυάζεται η πολυτέλεια με την ταχύτητα. Οι ναύλοι ξεκινούν από 800 δολάρια για να φτάσουν τις 12.000 δολάρια την ημέρα δηλαδή 2.800.000 δρχ. Βέβαια θα πρέπει να προσθέσουμε τα καύσιμα ανάλογα με τις μετακινήσεις, τα φαγητά, τα ποτά κ.λπ. Όσο αυξάνεται η τιμή, τόσο η πολιτεία και ο εν γένει τρόπος διαβίωσης γίνεται πιο ιδιαίτερος και, αρκετές φορές, ξεπερνά τα όρια της χλιδής. Τα τελευταία χρόνια πολλές μεγάλες εταιρίες ενοικιάζουν τα ακριβότερα σκάφη για συσκέψεις εν πλω, συνδυασμός βέβαια και με σύντομες διακοπές.

Αυτή η νέα μορφή Yachting έχει απεριόριστες δυνατότητες ανάπτυξης. Χρειάζεται ελαφρώς διαμορφωμένα σκάφη με χώρους οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για συσκέψεις. Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη των τελειότερων μέσων επικοινωνίας όπως επίσης και γραμματειακής υποστήριξης. Χρειάζεται, τέλος, ειδικό marketing και μεγάλη προσοχή στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

8.18. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Οι υπό ξένη σημαία ιδιωτικές τουριστικές θαλαμηγοί στην Ελλάδα ανήκουν κατά ποσοστό 95% σε έλληνες οι οποίοι τις έχουν νηολογημένες με το καθεστώς των ξένων εταιρειών. Υπάρχουν εταιρείες με ονομαστικές μετοχές, αλλά υπάρχουν και εταιρείες

όπως π.χ. Παναμά ή Λιβερίας – όπου οι μετοχές είναι ανώνυμες (“τω φέροντι”) και δεν μπορεί κανείς να γνωρίζει τον πραγματικό ιδιοκτήτη. Υπάρχουν ακόμη εταιρείες με τις οποίες μπορεί κανείς να έχει αγγλική σημαία μέσω των Holding Company-Trustees(οι Trustees είναι πρόσωπα-συνήθως δικηγόροι- που τους ανατίθεται η εκπροσώπηση των πλοιοκτητών).

Σε μια σειρά απομονωμένων και μη κρατών, κρατιδίων, νησιών ή απλά και μόνο κάποιον μεμονωμένων περιοχών εντός κάποιου κράτους, εφόσον κάποιος δημιουργήσει εκεί μια εταιρεία, απολλάσσεται της καταβολής φόρων ή φορολογείται με εξαιρετικά χαμηλό συντελεστή. Στις περισσότερες περιπτώσεις είναι απαραίτητη προϋπόθεση η εταιρεία να μην έχει δραστηριότητα στην χώρα-φορολογικό παράδεισο, χωρίς όμως αυτό να είναι και απόλυτο.

Στο Λουξεμβούργο, για παράδειγμα, τα κέρδη μιας Holding Company(εταιρεία που συμμετέχει με υψηλή κυριότητα σε άλλες μικρές εταιρείες) από τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που ελέγχει σε άλλες χώρες φορολογούνται με συντελεστή 2%. Στα Τσάνελ Άιλαντς, μικρά νησιά που βρίσκονται μεταξύ των αγγλικών και γαλλικών ακτών και ανήκουν στην Βρετανία, βρίσκεται ένας από τους παλαιότερους και ισχυρότερους φορολογικούς παραδείσους, λόγω της πολύ καλής υποδομής τους.

Η σύσταση εταιρειών εκεί είναι απλή υπόθεση. Υπάρχουν ειδικά γραφεία που μπορούν να στήσουν μια επιχείρηση με μια απλή εντολή μέσω Fax. Με λίγες εκατοντάδες χιλιάδες δραχμές μπορείς να ξεκινήσεις δραστηριότητες. Ελάχιστη φορολογία υπάρχει, ακόμη, στο καντίνι Zug της Ελβετίας. Ανερχόμενα κέντρα στην Ευρώπη και στον αραβικό κόσμο είναι η Ιρλανδία και το Μπαχρέιν. Όσον αφορά τον χώρο των τραπεζικών καταθέσεων ανερχόμενη δύναμη είναι το Λιχτεστάιν, το οποίο τηρεί απόλυτη μυστικότητα στο θέμα των καταθέσεων. Η μέχρι τώρα κυρίαρχη Ελβετία έχει χάσει αρκετό από το κύρος της καθώς οι ελβετικές τράπεζες ενεπλάκησαν στα σκάνδαλα των παράνομων χρηματοδοτήσεων στην Ιταλία και στα... πλοκάμια της μαφίας. Οι έρευνες οδήγησαν στα ελβετικά θησαυροφυλάκια, ανοίχτηκαν ύποπτοι λογαριασμοί και η περίφημη μυστικότητα πήγε περίπατο.

Γενικά, πάντως, στις περισσότερες εξωτικές χώρες το, νομοθετικό πλαίσιο είναι αρκετά ελκυστικό για την προσέλκυση ξένων επενδυτών. Χώρες χωρίς καμία παραγωγή κερδίζουν εκατομμύρια δολάρια, ενοικιάζοντας απλώς τις καλές φορολογικές ρυθμίσεις τους. Ταυτόχρονα, βέβαια, έχουν όφελος από τα κεφάλαια που στάθμεύουν στη χώρα τους και από τα χρήματα που ξοδεύουν οι εταιρείες και τα στελέχη τους.

Τα πράγματα, βέβαια, δεν είναι και τόσο απλά όσο φαίνονται. Το “παιχνίδι” σε όλα τα μέρη είναι τόσο πολύπλοκο που θα χρειαστείτε σίγουρα βοήθεια για να μπείτε στα μυστικά του. Ένας ειδικός στα φορολογικά αυτών των χωρών θα σαν είναι οπωσδήποτε απαραίτητος. Επίσης, σας χρειάζεται ευκινησία, καθώς το φορολογικό καθεστώς είναι ευμετάβλητο και ίσως χρειαστεί η έδρα των επιχειρήσεων σας να αλλάζει πολλές φορές.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Κύπρου. Η Κύπρος φορολογούσε με 25%, όταν στην Ελλάδα οι φορολογικοί συντελεστές ήταν ιδιαίτερα υψηλοί, όπως 43% ως 47%. Καθώς μεταξύ των δύο χωρών υπάρχει σύμβαση για αποφυγή διπλής φορολόγησης, αρκετοί επιχειρηματίες ίδρυσαν στην Κύπρο εταιρείες με στόχο να φορολογούνται εκεί τα κέρδη που έκαναν οι θυγατρικές. Η ανάγκη χάραξης μίας στρατηγικής για τον θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί τη βασική κατεύθυνση που προωθούμε στις συζητήσεις μας με τους διάφορους αρμόδιους φορείς.

Δεν είναι μόνο ο πολυσυζητημένος νέος νόμος. Είναι η γενική βούληση της πολιτείας να αναπτύξει τον θαλάσσιο τουρισμό και να γεμίσουν οι θάλασσες μας με ελληνικές σημαίες σκάφη, ιδιωτικά με ξένη σημαία ελληνικών συμφερόντων. Η πλήρης εξόντωση του ιδιωτικού σκάφους με ελληνική σημαία έχει διάφορες παρενέργειες και στρεβλώσεις και στον εθνικό επαγγελματικό στόλο. Ενδεικτική είναι η συζήτηση που γίνεται γύρω από τα μηχανοκίνητα σκάφη στο εάν θα επιτραπούν να είναι Bare Boat ή όχι.

Πολλοί πλοιοκτήτες μηχανοκίνητων σκαφών με ξένη σημαία πιέζουν τον εκάστοτε Υπουργό προκειμένου στις διατάξεις του νέου νομοσχεδίου να επιτρέπεται στα μηχανοκίνητα να ναυλώνονται χωρίς μόνιμο πλήρωμα, με σκοπό να μεταφέρουν τα ιδιωτικά τους σκάφη σε δήθεν επαγγελματικά. Φυσικά η ένωση του ΕΟΤ αντιστάθηκε σε τέτοιου είδους λογικές, που θα είχαν ως αποτέλεσμα την ζημιά του τουριστικού κλάδου. Το αποτέλεσμα ήταν η συκοφάντηση, ότι δήθεν προασπίζονται συντεχνιακά συμφέροντα.

Η αλήθεια είναι ότι η ένωση του ΕΟΤ αποτελεί τον ποιο γνήσιο και σωστό εκφραστή της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας μας προασπίζοντας όχι μόνο τα συμφέροντα των μελών της αλλά και όλων των πλοιοκτητών σκαφών. Ακριβώς στα πλαίσια αυτά συζητούν μια εθνική στρατηγική για τον θαλάσσιο τουρισμό, μια πολιτική που θα αντιμετωπίζει με ειλικρίνεια και θάρρος τα προβλήματα και θα ευνοηθεί τόσο το ιδιωτικό όσο και το επαγγελματικό σκάφος, αναγνωρίζοντας την συμβολή και των δύο.

Εάν δεν γίνουν κατανοητά αυτά, από την μια πλευρά θα λέμε ότι το αιγαίο είναι ελληνικό και από την άλλη θα είναι πλημμυρισμένο από σκάφη με τούρκικη σημαία. Τι να τους κάνεις τους πολέμους όταν οι τούρκοι έχουν ήδη 4.000 επαγγελματικές και ιδιωτικές γκουλέτες ενώ πριν από 15 χρόνια δεν είχαν ούτε 100.

Πίνακες-Διαγράμματα

		ΙΣΠΑΝΙΑ	ΓΑΛΛΙΑ	ΙΤΑΛΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ
ΜΙΚΡΑ ΣΚΑΦΗ 3.5 ΕΩΣ 7Μ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΔΗΛΩΜΕΝΑ	920.000	860.00	550.000	500.000
	ΜΟΝΙΜΑ ΞΕΝΑ	70.000	7.000	1.000	15.000
	ΣΥΝΟΛΟ	990.000	867.000	551.000	515.000
ΜΕΓΑΛΑ ΣΚΑΦΗ 7Μ ΕΩΣ 12Μ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ	30.000	24.000	23.000	10.000
	ΜΟΝΙΜΑ ΞΕΝΑ	5.000	4.000	2.000	8.000
	ΣΥΝΟΛΟ	35.000	28.000	25.000	18.000
ΣΚΑΦΗ 15Μ ΚΑΙ		1000	600	700	800

ΑΝΩ					
-----	--	--	--	--	--

- **Πίνακας 1:** Ενδεικτικά στοιχεία του αριθμού σκαφών αναψυχής που σταθμεύουν στις χώρες της Μεσογείου το 1995.

	Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη διαβίωσης		
Μήκος Σκάφους	Μέχρι και 5 έτη	Πάνω από 5 μέχρι και τα 10έτη Μείωση 10% (1985-1989)	Πάνω από 10 έτη Μείωση 20% (πριν το 1985)
Μέχρι 8μ	2.500.000	2.250.000	2.000.000
9 και	4.500.00	4.050.000	3.600.000
10μ	6.000.000	5.400.000	4.800.000
11 κ 12μ	7.700.000	6.930.000	6.160.000
13 κ 14μ	10.000.000	9.000.000	8.000.000
15 κ 16μ	12.500.000	11.250.000	10.000.000
17 κ 18μ	15.600.000	14.040.000	12.480.000
19 κ 20μ	19.500.000	17.550.000	15.600.000
21 κ 22μ	25.000.000	22.500.000	20.000.000
23 κ 24μ	30.000.000	27.000.000	24.000.000
25 κ 26μ	36.000.000	32.400.000	28.000.000
27 κ άνω			

- **Πίνακας 2:** Ετήσια τεκμαρτή δαπάνη οικον. Έτους 1995 με βάση το μήκος και τα έτη νηολόγησης ή μηχανοκίνητου ή μικτού σκάφους με χώρο ενδιαίτησης.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ				
	1995	%	1994	%
ΕΛΛΑΔΑ	55547186	44.04	54503841	45.18
ΚΥΠΡΟΣ	23652278	18.68	23504431	19.48
ΜΑΛΤΑ	16273248	12.9	13642545	11.30

ΛΙΒΕΡΙΑ	11477036	9.09	10375084	8.60
ΠΑΝΑΜΑΣ	8316268	6.59	7841730	6.51
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	5074697	4.02	4873728	4.04
ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	5877639	4.68	5909014	4.89
ΣΥΝΟΛΟ	26128352		120650373	

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ	1988- 1995	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ΑΝΩ ΤΩΝ	1000Τ.
	Number of ships	grt	dwt	%dwt change
Μάρτιος 88	2487	47269018	850474436	
Μάρτιος 89	2428	45554419	81928296	-3.7
Φεβρ. 90	2426	46580539	84439159	3.1
Μάρτιος 91	2454	47906852	87102785	3.2
Μάρτιος 92	2688	53891528	98218176	12.8
Μάρτιος 93	2749	56918268	13958104	5.8
Μάρτιος 94	3019	66342046	120650373	16.1
Μάρτιος 95	3142	71666943	126128352	4.5

ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σημαντική συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Οικονομία μας είναι γνωστή. Τα τελευταία χρόνια η Ναυτιλία και ο Τουρισμός καλούνται να περιορίσουν και το τεράστιο εμπορικό μας έλλειμμα και να φέρουν το ισοζύγιο πληρωμών της χώρας μας σε μία ευπρόσωπη ισορροπία. Και είναι σωστή η απόφαση της κυβέρνησης να δώσει έμφαση στην τουριστική ανάπτυξη. Όμως, μπορούμε να πούμε ότι η τουριστική ανάπτυξη περνάει μέσα από τη Ναυτιλία και ειδικά μέσα από την Ακτοπλοΐα.

Η ελληνική Πολυνησία είναι εκτεταμένη, κυρίως καθόσον αφορά τον αριθμό των μεγάλων και μικρών νησιών μας. Αυτά τα νησιά αποτελούν και την κορωνίδα του τουριστικού πλούτου της Ελλάδας. Η πλήρης τουριστική αξιοποίηση των νησιών μας και κυρίως των μικρών που έχουν ακόμα καθαρές θάλασσες και αμόλυπτη φύση απαιτεί να υπάρχουν οι προϋποθέσεις παροχής στους τουρίστες αναβαθμισμένων υπηρεσιών και με τις απαραίτητες δομές. Έτσι θα πετύχουμε την τουριστική μας ανάπτυξη.

Ακριβώς εδώ αρχίζει ο σημαντικός ρόλος της Ακτοπλοΐας στην τουριστική ανάπτυξη. Μέσα στα πλαίσια της στρατηγικής για την τόνωση της τουριστικής κίνησης κατέχει εξέχουσα θέση η ασφαλής, άνετη και με ανθρώπινες συνθήκες μεταφορά των τουριστών στα μικρά και μεγάλα νησιά μας και ο συνεχής εφοδιασμός των νησιών

μας, κυρίως των μικρών με όλα τα είδη ευρείας κατανάλωσης. Η μεταφορά και ο εφοδιασμός είναι στις βασικές υπηρεσίες που προσφέρει η Ακτοπλοΐα.

Γνωρίζουμε όλοι ότι η Ελλάδα έχει μια γεωγραφική ιδιαιτερότητα με το μεγάλο μήκος της ακτογραμμής και τα πολλά νησιά. Το γεγονός αυτό σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πλεονέκτημα (μοναδικότητα, συνδυασμός, εναλλαγή τοπίων), μερικές φορές είναι μειονέκτημα, βασικά σε ότι αφορά τα logistics. Για να κατανοήσουμε τα μεγέθη και τις ποιοτικές τους διαφορές ας έχουμε υπόψη μας ότι η Ελλάδα με 13.676 χλμ ακτογραμμής υποδέχεται περί τα 13 εκ. τουρίστες και η Ισπανία με τα 4.964 χλμ υποδέχεται περί τα 45 εκ. τουρίστες. Η συνεχής αποεπένδυση στον τομέα της βιομηχανίας σε συνδυασμό με την συρρίκνωση της αγροτικής οικονομίας, δεν αφήνουν πολλά αναπτυξιακά περιθώρια για τα ελληνικά νησιά. Η μόνη δραστηριότητα που παρουσιάζει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης στον ευαίσθητο αυτό γεωγραφικό χώρο της πατρίδας μας είναι ο τουρισμός.

Το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα και το 61% των κλινών βρίσκεται στο νησιωτικό χώρο. Αρκετά νησιά έχουν αεροδρόμια και περίπου 10 νησιωτικοί προορισμοί εξυπηρετούνται με απευθείας συνδέσεις με το εξωτερικό, την καλοκαιρινή όμως περίοδο και μόνο, με πτήσεις charter.

Ο νησιωτικός χώρος θεωρείται σαν ένα από τα πλέον σημαντικά πλεονεκτήματα του ελληνικού τουρισμού. Είναι ένα συγκριτικό πλεονέκτημα το οποίο πρέπει να μετατρέψουμε και σε ανταγωνιστικό. Η ανταγωνιστικότητα είναι μια έννοια πολυδιάστατη της οποίας δυστυχώς συνήθως αντιλαμβανόμαστε μια διάσταση, αυτή της τιμής. Αν θα έπρεπε να διαλέξουμε μια διάσταση αυτή θα είναι η σχέση τιμής και ποιότητας των προσφερομένων προϊόντων και υπηρεσιών. Ποιων προϊόντων και ποιων υπηρεσιών; Το τουριστικό προϊόν και υπηρεσίες είναι το αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας τουριστικού προσανατολισμού κατά βάση του δημόσιου τομέα και σε δεύτερο επίπεδο του ιδιωτικού. Ερχόμενος ο τουρίστας στη χώρα μας αξιολογεί: αεροδρόμια, λιμάνια, οδικό δίκτυο, μεταφορές, ασφάλεια, μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους, καθαριότητα, ευταξία και συνολικά τις γενικές υποδομές. Στη συνέχεια αξιολογεί τις τουριστικές υποδομές: καταλύματα, μεταφορές, διατροφή, διασκέδαση και ότι έχει να κάνει με την παροχή υπηρεσιών από τον ιδιωτικό τομέα.

Είναι γνωστό ότι ο τουρισμός της χώρας μας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις αερομεταφορές. Ποσοστό 80% των αλλοδαπών επισκεπτών μας χρησιμοποιεί το αεροπλάνο είτε σαν ενδιάμεσο, είτε σαν τελικό μέσο για να φτάσει στον προορισμό του. Πάρα πολλοί όμως από αυτούς τους επισκέπτες καθώς και η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων για τις ανάγκες του εσωτερικού τουρισμού, χρησιμοποιούν σε κάποιο βαθμό θαλάσσιες μεταφορές.

Η απουσία στατιστικής υποστήριξης της τουριστικής οικονομίας δεν μας επιτρέπει να εκτιμήσουμε ούτε κατά προσέγγιση τις μεταβλητές που θα μας έδιναν την ακριβή εικόνα της συμμετοχής των θαλάσσιων μεταφορών στις συνολικές τουριστικές μετακινήσεις. Δεν υπάρχει όμως καμία αμφιβολία ότι είναι σημαντικές. Χωρίς να υπολογίσουμε τα ποσοστά εξυπηρέτησης του εισερχόμενου και του εσωτερικού τουρισμού, θεωρώ ότι την πλέον βαρύνουσα σημασία έχουν ή πρέπει να έχουν οι

εσωτερικές μετακινήσεις. Για τον απλούστατο λόγο ότι ένα καλά οργανωμένο σύστημα μετακινήσεων που θα εξυπηρετεί τόσο τους μόνιμους κατοίκους, όσο και τον εσωτερικό τουρισμό θα μπορέσει να εξυπηρετήσει και τον εισερχόμενο. Το αντίστροφο, δεν θα ήταν αποτελεσματικό κυρίως λόγω της εποχικότητας που χαρακτηρίζει τη ζήτηση του ελληνικού τουρισμού.

Η εικόνα της ακτοπλοΐας δεν αποκαλύπτει μονάχα κενά προπαρασκευής. Προδίδει, κυρίως, σύγχυση ανάμεσα στην κοινωνική και στην αναπτυξιακή πολιτική. Πράγματι, η Ελλάδα ως νησιωτική χώρα είναι υποχρεωμένη για λόγους κοινωνικούς να μεριμνά ώστε οι νησιώτες να μπορούν να μετακινούνται με λογικό κόστος και η τροφοδοσία των νησιών να γίνεται με προσιτό ναύλο. Αυτό επιτυγχάνεται με τη δρομολόγηση συμβατικών πλοίων με περιορισμένες ανέσεις, αλλά διατιμημένο εισιτήριο. Η Ελλάδα, όμως, είναι και χώρα τουριστική.

Ο τουρισμός είναι ζωτικός για την οικονομία της και αποτελεί τον μόνο ίσως τομέα, όπου μπορεί να προσδοκάται γρήγορη ανάπτυξη. Για να επιτευχθεί, όμως, αυτό πρέπει να προσελκύσουμε κυρίως τους παραθεριστές υψηλού επιπέδου: εκείνους που έχουν οικονομική άνεση και γι' αυτό έχουν και αξιώσεις ποιοτικών τουριστικών υπηρεσιών. Γι' αυτούς δεν έχει σημασία η διατίμηση του εισιτηρίου, αλλά η ποιότητα και η ταχύτητα των πλοίων. Κοντά, λοιπόν, στα πλοία χαμηλού κόστους για την εξυπηρέτηση του νησιωτικού πληθυσμού, η χώρα έχει ανάγκη από επενδύσεις σε πολυτελέστερα, ταχύπλοα σκάφη για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης. Και οι επενδύσεις αυτές δεν μπορούν να γίνουν παρά μόνον αν αφεθούν ελεύθεροι οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας να καθορίζουν χωρίς δεσμεύσεις και βάσει των νόμων της ελεύθερης αγοράς την τιμολογιακή πολιτική αυτών των νέων πλοίων, ώστε να είναι εφικτή η κερδοφορία τους, η απόσβεση των επενδύσεων και η ανανέωση του στόλου τους.

Αφού όλοι συμφωνούμε ότι ο τουρισμός έχει ανάγκη από υπηρεσίες υψηλού επιπέδου με ανάλογο τίμημα, πρέπει να έχουμε τη διορατικότητα να εφαρμόσουμε το συμπέρασμα και στην ακτοπλοΐα. Η εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού δεν πρέπει να συγχέεται με τις προϋποθέσεις της τουριστικής ανάπτυξης. Οι νησιώτες θα έχουν την επιλογή του διατιμημένου εισιτηρίου με συμβατικό σκάφος. Αν επιθυμούν μεγαλύτερη άνεση, θα πρέπει και αυτοί να καταβάλουν το αντίτιμο.

Η τεράστια ανάπτυξη της ακτοπλοΐας τα τελευταία 40 χρόνια συνδέεται αμφίδρομα με την εξ ίσου σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού της νησιωτικής Ελλάδας κατά την ίδια περίοδο. Αν δεν υπήρχε η ραγδαία αύξηση της κίνησης προσώπων και εμπορευμάτων λόγω τουρισμού, δεν θα υπήρχαν οι πόροι για πλοία και υπηρεσίες που σήμερα λίγη μόνο σχέση έχουν με την εικόνα του 1960. Αντίστροφα, ο τουρισμός και γενικότερα η νησιωτική οικονομία δεν θα μπορούσαν σε καμία περίπτωση να αναπτυχθούν τόσο γρήγορα αν η ακτοπλοΐα παρέμενε στάσιμη.

Δυστυχώς όμως, η πρόοδος δεν υπήρξε ομοιόμορφη σε όλους τους τομείς, με πρώτο παράδειγμα το θεσμικό πλαίσιο και δεύτερο τις λιμενικές υποδομές, ιδίως στα νησιά. Η υστέρηση στους δυο αυτούς τομείς σε σχέση με τους υπόλοιπους έδρασε ανασχετικά στην προοπτική ακόμη μεγαλύτερης ανάπτυξης του κλάδου.

Αν και το αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο πρακτικά λειτούργησε μάλλον καλύτερα από όσο θα μπορούσε να περιμένει κανείς, η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής τα τελευταία 40 χρόνια βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα 'δημοσίων υπηρεσιών', δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Παρ' όλη τη μεγάλη οικονομική του σημασία, ο τομέας 'τουρισμού' στην ακτοπλοΐα αντιμετωπιζόταν όλα αυτά τα χρόνια από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογιζόταν μόνο ως προς το σε ποιο βαθμό μπορούσαν να εξυπηρετηθούν τις ανάγκες του άλλου τομέα, εκείνου των δημοσίων υπηρεσιών.

Μ' αυτόν τον τρόπο, η πολιτική που σχεδιάστηκε για να εξασφαλίζει τη σωστή εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών του συστήματος έφτασε να παρεμποδίζει την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα 'τουρισμού', αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο πιο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση αυτή γινόταν μέσω του ισοπεδωτικού ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός Βυζαντινού συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας.

Το μέχρι πρότινος σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, στο οποίο αξίζει να σημειωθεί ότι εφαρμοζόταν (μεταξύ άλλων) και Νόμοι χρονολογούμενοι από το 1932, κάλυπτε όλα τα δρομολόγια πλοίων ακτοπλοΐας, από, προς και ανάμεσα σε όλα τα νησιά. Μερικά από αυτά τα νησιά οι πλοιοκτήτες ήθελαν να τα εξυπηρετούν και δεν χρειαζόταν κανένα κίνητρο για να το κάνουν. Παρ' όλα αυτά, δεν είχαν αυτή την ελευθερία. Προκειμένου να αποκτήσει άδεια σκοπιμότητας, ο πλοιοκτήτης έπρεπε να δεχθεί να εξυπηρετεί και νησιά που δεν επιθυμούσε, κάτω από όρους που υπαγορευόταν από το ΥΕΝ και αφορούσαν όλες τις πλευρές της υπηρεσίας.

Αν αποδεχόταν αυτό το μέρος του πακέτου, τότε θα του επιτρεπόταν να εξυπηρετεί και νησιά που επιθυμούσε, αλλά υπό όρους που υπαγορευόταν πάλι από το ΥΕΝ. Συζητήσεις και διαπραγματεύσεις λάμβαναν χώρα μέχρι την τελική αδειοδότηση, αλλά χωρίς θεσμοθετημένα διαφανή και αντικειμενικά κριτήρια, ούτε για το επίπεδο εξυπηρέτησης, ούτε για τη στήριξη του υγιούς ανταγωνισμού, πολλώ μάλλον για την αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων.

Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών είναι μεγάλη ενώ ο τουρισμός αποτελεί μια από τις βασικότερες μορφές απασχόλησης των κατοίκων τους. Επιπρόσθετα η ακτοπλοΐα συμβάλλει στην ικανοποίηση των αναγκών τόσο των παραγωγών όσο και των καταναλωτών.

Είναι προφανές ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους αποτελεί δημόσιο συμφέρον. Ο ρόλος της Πολιτείας μέσα στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας δεν μπορεί να είναι άλλος από το να διατηρήσει την εποπτεία του τομέα στο πλαίσιο της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη και την παροχή ίσων ευκαιριών στους κατοίκους των νησιών παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η κοινωνική συνοχή της χώρας.

Επιπλέον επισημαίνεται ο ενδεικτικός χαρακτήρας του δικτύου ακτοσυγκοινωνιών, η διαδικασία για τη διαμόρφωση του καθώς και ο τρόπος εδραίωσης δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο αυτό.

9. ΒΙΒΛΙΟ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΝΙΣΧΥΣΗ, ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΔΟΜΕΣ,
ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ

10. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

- <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2002/qcs/4eeeb701-2.doc>

- <http://66.249.93.104/search?q=cache:ifID6UwutmcJ:egov.yen.gr/briefing/02-news/2003B/News+Item,2003-12-29.1906>

- <http://www.sete.gr/?pid=66&nid=21>

- <http://www.samosnet.gr/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=712>

- <http://news.kathimerini.gr/4dcqi/w+articles+columns+2+02/08/2005+152173>

