

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΟΥΛΗ ΜΑΡΙΟΥ

ΑΓΜ: 4269

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16 – 05 - 2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Επιβλέπων καθηγητής: Κ. Αναστασιάδης Χρήστος

<i>A/A</i>	<i>Ονοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
1.				
2.				
3.				
	ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ			

Κατάλογος περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	6
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	6
1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ..	11
1.3 ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	12
1.3.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP	13
1.3.2 MINOAN LINES.....	13
1.3.3 SEEJET	13
1.3.4 GOLDEN STAR FERRIES	13
1.3.5 FAST FERRIES.....	13
1.3.6 ZANTE FERRIES	13
1.3.7 DODEKANISOS SEAWAYS.....	14
1.3.8 LEVANTE FERRIES	14
1.3.9 KEFALINIAN LINES	14
1.3.10 SEA SPEED LINES	14
1.3.11 TRITON FERRIES.....	14
1.4 ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	17
2.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	17
2.2 ΕΠΟΧΗ COVID-19.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	22

3.1 ΚΡΗΤΗ	28
3.2 ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	28
3.3 ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	29
3.4 ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	30
3.5 Σύνοψη.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	31
4.1 ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ	31
4.2 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ	32
4.3 ΝΑΥΛΟΣ.....	33
4.4 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	33
4.5 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ.....	33
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	34
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	38

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ελληνική ακτοπλοΐα ως μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις στην ευρώπη, είναι άρτια συνδεδεμένη με την ελληνική οικονομία καθώς από την διακίνηση επιβατών και οχημάτων στηρίζει την ανάπτυξη και άλλων κλάδων στις νησιωτικές περιφέρειες με πρωτογενείς πυλώνες τον τουρισμό και την γεωργία, της μεταποίησης και του εμπορίου. Επομένως η ομαλή λειτουργία της έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις για τη χώρα. Με το πέρασμα του χρόνου, η εξέλιξη της υποδομής των νησιών συμβάδιζε με την εξέλιξη της εγχώριας ακτοπλοΐας ως αλυσιδωτή αντίδραση. Η εξέλιξη (ανάπτυξη) της ακτοπλοΐας μεταφράζεται σε ανάπτυξη (βελτίωση) λιμένων, ανάπτυξη εμπορικών καταστημάτων γύρω τους, ενίσχυση λιμενικού σώματος (νέες θέσεις εργασίας), ίδρυση νέων τελωνειακών αρχών (είσπραξη τελωνειακών δασμών).

Σκοπός: Ως σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι να αποδώσει την συμβολή του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία είτε μέσω της μεταφοράς πρώτων υλών και αγαθών στην νησιωτική Ελλάδα αλλά είτε και μέσω του τουρισμού. Στο σύνολο η μελέτη αφορά τα επηβατηγά-οχηματαγωγά πλοία (ΕΓ/ΟΓ) ως πυλώνας της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Υλικό – Μέθοδος: Χρησιμοποιήθηκαν ελληνικές και ξενόγλωσσες πηγές τόσο άρθρα όσο και συγγράμματα αλλά και εργασίες σχετικές με το θέμα.

Συμπεράσματα: Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι άμεσα συνδεδεμένη και εξαρτημένη από το ίδιο το κράτος και εν συνεχεία από τους οργανισμούς διοίκησης καθώς και από τους οργανισμούς της τοπικής αυτοδιοίκησης που με την σειρά τους προσπαθούν να διασφαλίσουν τον ελεύθερο και υγιή θεμιτό ανταγωνισμό με πυλώνες την ασφαλεία επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων και την αξιοπιστία των θαλάσσιων υπηρεσιών. Δεδομένου ότι η Ελλάδα περικλείει περισσότερα από 120 κατοικημένα νησιά με πληθυσμό που ξεπερνάει τους 1,3 εκατ. κατοίκους γίνεται ακόμα

περισσότερο αντιληπτή η σπουδαιότητα της ανάγκης για επαρκείς και ποιοτικές θαλάσσιες υπηρεσίες για την σύνδεση της ηπειρωτικής με την νησιωτική χώρα.

Λέξεις – Κλειδιά: ελληνική ακτοπλοΐα, νησιωτική χώρα, ελληνική οικονομία

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι ένα σημαντικό ναυτιλιακό έθνος με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, μαζί με τον τουρισμό, να αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής οικονομίας. Για πολλά συνεχόμενα χρόνια, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο για τον εμπορικό στόλο που ανήκει στους υπηκόους της. Σύμφωνα με το ετήσιο ενημερωτικό έγγραφο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας με έδρα το Λονδίνο, με βάση τα στοιχεία που παρέχονται από την Lloyd's Register-Fairplay, τον Φεβρουάριο του 2009, τα ελληνικά συμφέροντα ήλεγξαν περίπου το 8,2% του παγκόσμιου αριθμού σκαφών σε υπηρεσία και κατά παραγγελία, 15,2. % του παγκόσμιου στόλου νεκρού βάρους, ή 13,2% του παγκόσμιου στόλου εκφρασμένο σε ακαθάριστους τόνους (Αναγνωστάκη, 2011).

Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας των ελεγχόμενων από την Ελλάδα πλοίων 11,9 ετών το 2009 ήταν ένα έτος κάτω από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου που ήταν 12,9 έτη. Η εντοπωσιακή μείωση της ηλικίας του ελληνικού στόλου (από 20,3 χρόνια το 2000) αντικατοπτρίζει μια άνευ προηγουμένου επένδυση σε νέα πλοία τα τελευταία χρόνια. Η παρουσία των Ελλήνων ιδιοκτητών είναι ιδιαίτερα σημαντική σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου (Γεωργαντόπουλος, 1961).

Η εργασία αυτή αποτελείται από 4 κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναλύει στοιχεία σχετικά με την ελληνική ακτοπλοΐα.

Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει πληροφορίες σχετικές με τις χρονικές περιόδους που συνέβαλαν στην επίδραση της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Το τρίτο κεφάλαιο αναλύει στοιχεία σχετικά με την επίδραση της ελληνικής ακτοπλοΐας στην νησιωτική οικονομία και το τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζει πληροφορίες σχετικές με την συνολική επίδραση της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Στην συνέχεια ακολουθούν τα συμπεράσματα και οι βιβλιογραφικές αναφορές που χρησιμοποιήθηκαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Ελλάδα είναι ένα ναυτικό έθνος με παράδοση, καθώς η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή κατοχής των Ελλήνων και αποτελεί βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα. Σήμερα, η ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος κλάδος της χώρας που ανέρχεται σε 21,9 δισεκατομμύρια δολάρια το 2010. Αν προστεθούν σχετικές επιχειρήσεις, ο αριθμός αυξάνεται στα 23,7 δισεκατομμύρια δολάρια, απασχολεί περίπου 392,000 άτομα (14% του εργατικού δυναμικού) και οι ναυτιλιακές εισπράξεις είναι περίπου το 1/3 το εμπορικό έλλειμμα της χώρας. Το 2010, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό έλεγξε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, σε χωρητικότητα, με συνολικό DWT 834.649.089 τόνων και στόλο 5.626 πλοίων που ανήκουν στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον Lloyd's List . Η Ελλάδα κατατάσσεται επίσης στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένων πρώτα για δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην (Psarafis, 2010).

Αρκετές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την έδρα τους είτε στην Αθήνα είτε στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη και διοικούνται από ελληνικές παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες που είναι αξιοσημείωτες για τον μεγάλο πλούτο και την επιρροή τους στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως ο Ονάσης, ο Βαρδινογιάννης, ο Λατσής, ο Αγγελικούσης, ο Νιάρχος και ο Γουλανδρής. Ο 7ος Γενικός Γραμματέας (2003-2010) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ήταν ο Ευθύμιος Μητρόπουλος (Psarafis, 2010).

Οι Έλληνες ήταν ναυτικό έθνος από την αρχαιότητα, καθώς το ορεινό τοπίο της ηπειρωτικής χώρας, η περιορισμένη γεωργική περιοχή και η εκτεταμένη ακτογραμμή της Ελλάδας οδήγησαν τους ανθρώπους στη ναυτιλία. Η γεωγραφική θέση της περιοχής στο σταυροδρόμι των αρχαίων θαλάσσιων διαδρομών στην ανατολική Μεσόγειο, η πολλαπλότητα των νησιών και η εγγύτητα με άλλους προχωρημένους πολιτισμούς βοήθησαν να διαμορφωθεί η θαλάσσια φύση του ελληνικού έθνους σε πρώιμο στάδιο. Στην Ελλάδα και στο ευρύτερο Αιγαίο, το διεθνές εμπόριο υπήρξε από τους Μινωικούς και Μυκηναϊκούς χρόνους στην Εποχή του Χαλκού. Η παρουσία αγαθών όπως η αγγειοπλαστική, το χρυσό, τα χάλκινα αντικείμενα μακριά από την περιοχή προέλευσής τους πιστοποιεί αυτό το ευρύ δίκτυο μεταφορών και εμπορικών μεταφορών που υπήρχαν μεταξύ της ελληνικής ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νησιών κυριαρχούν στο ναυτιλιακό εμπόριο στην περιοχή, διαστέλλοντας σταδιακά κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου στην Αίγυπτο, τη Φοινίκη, τη Μικρά Ασία, τον Εύξεινο Πόντο και δημιουργώντας αποικίες(Psarafis, 2010).

Η ανδρεία του αρχαίου ελληνικού ναυτικού πρωτοεμφανίστηκε κατά κύριο λόγο στις ναυμαχίες κατά τους Περσικούς πολέμους, και στον Πελοποννησιακό πόλεμο. Κατά τους επόμενους αιώνες, ένα μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας διεξήχθη από τους Έλληνες, ενώ συνέχισαν να συμμετέχουν και παίζουν σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία κατά την εποχή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας(Psarafis, 2010).

Κατά την εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η συμμετοχή των Ελλήνων στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο ήταν επίσης εξέχουσα και τα ελληνικά πλοία βρίσκονταν κυρίως στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Επέκτειναν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες και το εμπόριο προς τη Δυτική Ευρώπη τον 16ο αιώνα, εκμεταλλευόμενοι την ταχέως αυξανόμενη ανάγκη για σιτηρά. Οι περιορισμοί που επέβαλαν οι Οθωμανοί για να ρυθμίσουν το εμπόριο σιτηρών δεν εμπόδισαν τους Έλληνες να διεξάγουν παράνομο εμπόριο που τους έφερε σημαντική τύχη. Αργότερα, οι Έλληνες ναυτιλιακοί έμποροι αύξησαν την επιρροή τους, καθώς τροφοδότησαν τα Βαλκάνια με πρώτες ύλες, διακίνησαν εμπορεύματα για λογαριασμό αλλοδαπών, διανεμούσαν τα εμπορεύματα στις τελικές αγορές και ελέγχονταν το θαλάσσιο εμπόριο στην περιοχή, αναλαμβάνοντας τον ρόλο των ναυτιλιακών πρακτόρων. Κατά

τη διάρκεια του 18ου αιώνα, η εδραίωση της πολιτικής και οικονομικής εξουσίας στα χέρια των Φαναριωτών στην Κωνσταντινούπολη συνέβαλε στην περαιτέρω επέκταση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην υπόλοιπη Ευρώπη. Το ελληνικό εμπορικό πλοίο ήταν επίσης σε θέση να εκτοπίσει τις δυτικές ναυτικές δυνάμεις λόγω των αγγλο-γαλλικών πολέμων, οι οποίες οδήγησαν στο φθινόπωρο του εμπορίου τους και η πλοήγηση των ελληνικών σκαφών υπό την προστασία της Ρωσικής Αυτοκρατορίας πολλές φορές (μετά τη Συνθήκη του Küçük Kaynarca)(Psarafis, 2010).

Οι πιο σημαντικές ελληνικές πόλεις που προέκυψαν ως ναυτικές δυνάμεις ήταν αυτές από τη Δυτική Ελλάδα, κυρίως το Γαλαξίδι και το Μεσολόγγι, αλλά και η Άρτα, η Πρέβεζα, οι Παξοί και η Κέρκυρα, λόγω των πρώιμων εμπορικών δεσμών τους με τις ιταλικές πόλεις. Επιπλέον, τα νησιά του Αιγαίου ασχολήθηκαν ιδιαίτερα με τη ναυτιλία, όπου κατά παράδοση οι κάτοικοι ασχολούνταν με το ναυτιλιακό εμπόριο, ιδιαίτερα την Ύδρα, τις Σπέτσες, την Άνδρο, τη Σύρο, τη Χίο, την Κάσο, τα Ψαρά και τη Μύκονο. Αν και δεν είχαν τη δική τους εθνική σημαία, πέταξαν τις σημαίες της ρωσικής και της βρετανικής αυτοκρατορίας για διεθνείς διαδρομές. Το 1792 ιδρύθηκε στην Τεργέστη η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία και στην Οδησό ακολούθησαν το 1808 και το 1814(Psarafis, 2010).

Μετά την δεκαετία του 19ου αιώνα η οικογένεια Chiot ήταν σε θέση να επωφεληθεί από τις εμπορικές ευκαιρίες σε όλη την Ευρώπη μετά τους ναπολεόντειους πολέμους. Οικογένειες όπως οι Rallis ήταν ήδη εγκατεστημένες στη Μασσαλία και το Λονδίνο. Δημιούργησαν ένα δίκτυο ειδικών ναυτιλίας σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης, της Ασίας και της Αμερικής. Αποκτώντας ένα κάθισμα στο Βαλτικό, οι αδελφοί Ράλλη μπόρεσαν να εισάγουν φορτωτές και πράκτορες σε αξιόπιστες πηγές χρηματοδότησης και μέσω του Lloyd's του Λονδίνου, σε αξιόπιστη ασφάλιση. Μοναδικά, αυτό τους επέτρεψε να χρηματοδοτήσουν τους στόλους τους με τα πλοία που λειτουργούσαν ως ασφάλεια, μια πρακτική που ήταν παράνομη στην Ελλάδα. Σε ορισμένα μέρη του κόσμου, αυτοί οι στόλοι ήταν ελληνικής ιδιοκτησίας, αλλά στη Βρετανία ήταν σχεδόν αποκλειστικά ναυλωμένοι από Έλληνες του Λονδίνου που πλέουν κάτω από τη βρετανική σημαία. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ανήκαν στη

συνέχεια στην Παπαγιάννη, τη Σπάρταλη και τη Σχιλιζέ, ενώ η οικογένεια Ροδοκανάτσι έγινε αρχαιότερος έμπορος στο φορτίο(Βλάχος, 2016).

Συνοδευόμενοι από αυτούς τους ελληνικούς στόλους ήταν τοπικές ομογενείς κοινότητες εργαζομένων και μεταφραστές πράκτορα που διαχειρίζονταν τα άγνωστα έθιμα και τη γραφειοκρατία σε ξένα λιμάνια. Σε αυτές τις περιόδους πριν από το τηλεγράφημα, το δίκτυο αυτό έδωσε στους Έλληνες φορτωτές προειδοποίηση για τα γεγονότα και τους επέτρεψε να ελέγξουν τα νέα και τις τιμές πριν από τους ανταγωνιστές τους(Βλάχος, 2016) .

Η χρηματοπιστωτική κρίση της δεκαετίας του 1860 είδε μερικές από αυτές τις επιχειρήσεις να καταρρέουν. Παρ' όλα αυτά, η παράδοση της προικοδότησης συνεχίστηκε και η ναυτιλία χρηματοδότησε διάφορα ιδρύματα, όπως η Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδας(Βλάχος, 2016).

Οι αλλαγές αυτές προκάλεσαν τη μετακίνηση ορισμένων οικογενειών της Χίου από τη ναυτιλία και τη χρηματοδότηση ή τη διαμεσολάβηση, επιτρέποντας στις οικογένειες που εγκαταστάθηκαν από το Ιόνιο να δημιουργήσουν τα δικά τους δίκτυα και τις δυναστείες των ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως τους Βαγλιανό, Ζίφφα και Σεχιάρι. Αγορές(Βλάχος, 2016).

Πολλές αλλαγές και αναταραχές επηρέασαν τις αγορές τους: τη Ρωσική Επανάσταση, την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και τους περιορισμούς στην Αίγυπτο που έκλειναν τις αγορές τους σε αλλοδαπούς. Οι Έλληνες έμποροι σιτηρών στο Λονδίνο και την Οδησό έχασαν την πρόσβαση στους παραδοσιακούς προμηθευτές και τις αγορές τους και, αντί να κλείσουν, εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία να επενδύσουν σε εμπορικούς στόλους ατμοπλοίων και ειδικευμένοι στην ναυσιπλοΐα με πορθμεία(Βλάχος, 2016).

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος είδε τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις συμμαχικές περιοχές, τοποθετούν τους στόλους τους υπό τον έλεγχο του Βρετανού Εμπορικού Ναυτικού και υποφέρουν από τις ίδιες καταστροφές και δυσκολίες(Βλάχος, 2011).

Μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου, οι ελληνικοί στόλοι μπόρεσαν να αποκατασταθούν με την εθνική τους σημαία. Η μεταβαλλόμενη δυναμική τους έβλεπε πιο ευθυγραμμισμένο με το δικό τους εθνικό κράτος και την ίδρυση της υπηρεσίας Greek Merchant Marine(Βλάχος, 2011).

Κατά την περίοδο 2010-2011, όσον αφορά τις κατηγορίες πλοίων, οι ελληνικές εταιρείες είχαν το 32,5% των δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως και το 23,8% των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην παγκοσμίως (σε dwt). Ένα επιπρόσθετο ισοδύναμο 20,05% του δεξαμενόπλοιου παγκόσμιου δεξαμενόπλοιου ήταν επί παραγγελία, με άλλα 14,1% των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην επίσης κατόπιν παραγγελίας. Η ναυτιλία είναι μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της χώρας. Το 2010-2011 αντιστοιχούσε στο 8% του ΑΕΠ, απασχολούσε περίπου 290.000 άτομα (8% του εργατικού δυναμικού) και αντιπροσώπευε το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Τα έσοδα από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 35,4 δισ. Ευρώ το 2014, ενώ μεταξύ του 2000 και του 2010 η ελληνική ναυτιλία συνέβαλε συνολικά σε 280 δισ. Ευρώ (σχεδόν το δημόσιο χρέος της χώρας το 2014 και 4,5 φορές οι εισπράξεις από Ευρωπαϊκή Ένωση κατά την περίοδο 2000-2013)(Βλάχος, 2016) .

Σύμφωνα με έκθεση της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την περίοδο 2013-2014, η ελληνική σημαία είναι η πρώτη που χρησιμοποιείται παγκοσμίως για ναυτιλία, ενώ κατατάσσεται πρώτη στην ΕΕ, η ίδια έκθεση της ECSA έδειξε ότι υπάρχουν περίπου 950 ελληνικά πλοία εταιρείες που λειτουργούν(Βλάχος, 2011).

Με τη μέτρηση της ναυτιλίας ως οιονεί εξαγωγών και από άποψη χρηματικής αξίας, η Ελλάδα κατέλαβε την 4η θέση παγκοσμίως το 2011, έχοντας "εξάγει" ναυτιλιακές υπηρεσίες ύψους \$ 37.704.132. μόνο η Δανία, η Γερμανία και η Νότια Κορέα κατέγραψαν υψηλότερα κατά τη διάρκεια αυτού του έτους(Βλάχος, 2011).

Για να φτάσουμε στην σημερινή εικόνα και συνοχής της σύγχρονης ελληνικής ακτοπλοΐας, εν έτη 1927 ήδη στον κλάδο δραστηριοποιούνται 120 επιβατικά ατμόπλοια οπού τα 83 εξ αυτών είναι ηλικίας άνω των 31 ετών. Το 1929 ιδρύεται η Α.Ε. Ακτοπλοΐα Της Ελλάδας με σύνολο στόλου 37 πλοίων ενώ παράλληλα δραστηριοούνται αυτόνομα εκτός της ενώσης άλλες 23 εταιρίες με συνολικά 38 πλοία.

Έτσι το 1932 θεσπίζεται νόμος που μειώνει κάτω από τα 50 έτη την ηλικία των πλοίων (Βλάχος, 2011).

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η ακτοπλοΐα έχει απομείνει με μόλις 3 πλοία από τα 50 που υπήρχαν πριν την έναρξη του πολέμου και αδυνατούσε πλέον να καλύψει τις βασικές ανάγκες των νησιών. Έτσι αγοράστηκαν από το κράτος 7 καναδικές κορβέτες μεταφορικής ικανότητας 150 επιβατών έκαστως ενώ παράλληλα είχαν επανδρωθεί και βοητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού (Γεωργαντόπουλος, 2012).

Το 1946 το κράτος εξαγοράζει 39 γερμανικά πλοία, που στην συνέχεια όμως δόθηκαν στο Πολεμικό Ναυτικό. Το 1947 το κράτος αποφασίζει την απόσυρσή του από την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Το 1952 παρελήφθησαν 4 ακόμα νέα πλοία. Έπειτα από πολλά ναυτικά ατυχήματα λόγω της μη ασφαλούς πλεύσης των πλοίων, ιδίως στην Κρήτη, στις 10 Απριλίου του 1967, με μπροστάρη τον μητροπολίτη Κισσάμου, Ειρηναίος Γαλανάκης, ιδρύεται στα Χανιά η ANEK ως η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης. Χρονιά ορόσημο για την μετέπειτα πορεία και εξέλιξη της σύγχρονης ελληνικής ακτοπλοΐας Έτσι το 1972, ακολουθώντας τα χνάρια της ANEK, ιδρύεται στο Ηράκλειο της Κρήτης οι Μινωικές Γραμμές (MINOAN) και στην Λέσβο η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (NEΛ). 3 εταιρείες λαϊκής βάσης που κατόρθωσαν να διατηρηθούν κυρίως χάρη στην στήριξη των κατοίκων των νησιών (Κρήτης και Μυτιλήνης) και να εξελιχθούν (Δάφνος, 2011).

Το 1975 στην Σαμοθράκη, πάνω σε αυτά τα πρότυπα, ιδρύεται από τους κατοίκους του νησιού η ΣΑΟΣ. Έτσι αρχίσαν να εμφανίζονται νέες εταιρείες λαϊκής βάσης, όπως η Δωδεκανησιακή ANE (ΔANE), η Επτανησιακή ANE, στην Χίο η NEX, η ANTEΣΙ (Σάμος-Ικαρία), η N.E. Νάξου, η N.E. (Κεφαλλονιά-Ιθάκη), κ.α. Οι περισσότερες όμως εξ αυτών, είτε λόγω επειδή δεν είχαν την αντίστοιχη στήριξη των κατοίκων των νησιών (μικρότερα νησιά= λιγότεροι κάτοικοι, σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη της Κρήτης), είτε λόγω ατασθαλιών και σπατάλων, είτε λόγω εκμετάλλευσης και κακής διαχείρισης, δεν κατάφεραν να επιβιώσουν (Λάμπρου, 2011).

1.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- ❖ Μεταφέρει πάνω απο 35 εκ. Έλληνες και ξένους ταξιδιώτες σε ετήσια βάση (περιλαμβανομένων και των πορθειακών γραμμών).
- ❖ Πάνω απο το 7% του παγκόσμιου στόλου επιβατικού κοινού αποτελείται απο πλοία που δραστηριοποιούνται στην εγχώρια ελληνική αγορά.
- ❖ Ο μέσος όρος ηλικίας δεν ξεπερνά τα 15-20 έτη. Σε γραμμές που δραστηριοποιούνται μάλιστα παραπάνω απο μία εταιρία ο μέσος όρος πέφτει στα 10-15 έτη. Άξιο αναφοράς είναι ότι η πλεοψηφία των πλοίων έχουν ναυπηγηθεί από το 200 και έπειτα.
- ❖ Η συνεισφορά στην οικονομία της χώρας εκτιμάται περίπου στο 1,5 δις και απασχολεί συνολικά περίπου 21,4 χιλ. θέσεις εργασίας (συμπεριλαμβανομένων και των θέσεων στα γραφεία) των ναυτιλιακών εταιριών.
- ❖ Η εισπραξη των ακτοπλοϊκών ναύλων από έσοδα του Φ.Π.Α εκτιμώνται περίπου σε 85 εκατ.
- ❖ Μαζί με την Ιταλία συγκαταλέγεται σ τις μεγαλύτερες δυνάμεις στην Ευρώπη, καλύπτοντας περίπου το 17-18% της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης στην Ευρώπη όπως φαινεται στο παρακάτω.

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ-ΜΕΛΗ Ε.Ε

1. Ιταλία	18%
2. Ελλάδα	17%
3. Σουηδία	14%
4. Ην. Βασίλειο	11%
5. Γαλλία	11%

6. Φινλανδία	9%
7. Κροατία	6%
8. Ισπανία	6%
9. Άλλες	7%

(Όλα τα στοιχεία προέρχονται από πηγές που πάρθηκαν ΠΡΟ COVID-19 εποχής)

1.3 ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Ως μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις παγκοσμίως, η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί τον συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής χώρας με πάνω από 120 κατοικημένων νησιών στο εσωτερικό της, καθώς και εξωτερικού (Ανδριατική). Με τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στις ακτοπλοϊκές γραμμές είτε ξεχωριστά, είτε με τον συνδυασμό δρομολογίων και πλοίων από 2 εταιρίες, όπως παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μέσω κοινοπραξίας (ETE, 2008).

Μετά και τις τελευταίες σημαντικές ανακατατάξεις, με σημαντικότερη την εξαγορά της Hellenic Seaways από την ATTICA GROUP, ο χάρτης της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει διαμορφωθεί ως εξής (Πετρόπουλος, 2009β):

1.3.1 ATTICA GROUP

Η μεγαλύτερη πλέον εταιρία που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας, ως η μητρική εταιρία των Blue Star Ferries, SuperFast Ferries, Hellenic Seaways, Africa Morocco Links (η μόνη θυγατρική που δεν δραστηριοποιείται εντός ελληνικής ακτοπλοΐας). Διαθέτει στο δυναμικό της 20 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, 9 ταχύπλοα, 1 φορτηγό-οχηματαγωγό πλοίο προσεγγίζοντας συνολικά 71 λιμάνια.

1.3.2 MINOAN LINES

Θυγατρική του ομίλου «Grimaldi», ιταλικών συμφερόντων, έχει στο δυναμικό της 6 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 1 ταχύπλοο που δραστηριοποιούνται κυρίως στις γραμμές Πειραιά-Κρήτη και Πάτρα-Ιταλία.

1.3.3 SEEJET

Ελληνική ιδιωτική εταιρία, ανηκεί στον Μάριο Ηλιόπουλου με δυναμικό στόλου, 2 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 15 ταχύπλοα εξυπηρετώντας 26 νησιά στις Κυκλάδες.

1.3.4 GOLDEN STAR FERRIES

Ελληνική εταιρία συμφερόντων της οικογένειας Στεφάνου, έχει στο δυναμικό της 2 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 4 ταχύπλοα συνδέοντας τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας κυριώς με νησιά των Κυκλάδων.

1.3.5 FAST FERRIES

Ελληνική εταιρία που ανήκει στους Παναγιώτη και Γιάννη Παναγιωτάκη, έχει στο δυναμικό της 3 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και 1 ταχύπλοο.εκτελώντας την γραμμή Ραφήνα-Άνδρο-Τήνο-Μύκονο.

1.3.6 ZANTE FERRIES

Έχει στο δυναμικό της 2 συμβατικά επιβατηγά-οχηματαγωγά εξυπηρετώντας τις δυτικές Κυκλάδες καθώς και απο το 2020 την γραμμή Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη-Λήμνος.

1.3.7 DODEKANISOS SEAWAYS

Με δυναμικό 3 συμβατικών πλοίων εξυπηρετεί δρομολόγια στα Δωδεκάνησα και το βορειανατολικό Αιγαίο.

1.3.8 LEVANTE FERRIES

Εταιρία συμφερόντων του Γ. Θεοδόση με δυναμικό 5 πλοίων και εξυπηρετεί τη γραμμη δυτικής Ελλάδας-Ζακύνθου-Κεφαλλονιάς-Ιθάκης.

1.3.9 KEFALINIAN LINES

Με 2 πλοία εξυπηρετεί τη γραμμη δυτικής Ελλάδας-Ζακύνθου-Κεφαλλονιάς-Ιθάκης.

1.3.10 SEA SPEED LINES

Ιδρύθηκε από μία ομάδα μετόχων, αγοράζοντας 1 συμβατικό πλοίο εκτελώντας μέχρι πρότινος την γραμμή Πειραιάς-Μήλος-Σαντορίνη-Ρέθυμνο.

1.3.11 TRITON FERRIES

Με 2 πλοία εξυπηρετεί τις γραμμές Λαύριο-Κέα-Κύθνος και Νεαπόλη-Κύθηρα.

1.4 ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Ως ναυτιλιακά καύσιμα (marine fuel oils) αναφέρουμε κάθε υγρό καύσιμο, παράγωγο του πετρελαίου, που χρησιμοποιείται από τα πλοία ή μεταφέρεται δια αυτών(Bengtsoon et al, 2011).

Τα θαλάσσια καύσιμα, χωρίζονται γενικά σε δύο διαφορετικές κατηγορίες(Bengtsoon et al, 2011):

- Βαρύ μαζούτ (HFO – Heavy Fuel Oil) και
- Αποστάγματα

Οι τελευταίοι είναι κοινώς γνωστοί ως θαλάσσιο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (MGO-Marine Gas Oil). Η πρώτη ομάδα, τα βαρύ μαζούτ, περιλαμβάνει και άλλα προϊόντα όπως τα Low Sulphur Fuel (LSFO), Ultra Low Sulphur Fuel (ULSFO) και Heavy Sulphur Fuel (HSFO). Τα μίγματα βαρέος μαζούτ και αποσταγμάτων που χρησιμοποιούνται συχνά στην πράξη περιγράφονται ως ντίζελ θαλάσσης (MDO) ή ενδιάμεσα μαζούτ (IFO). Με τη στενότερη έννοια του όρου, το «ντίζελ πλοίων» αναφέρεται ειδικά σε μείγματα με πολύ χαμηλό ποσοστό βαρύ μαζούτ. Αυτός ο τύπος ντίζελ κατά συνέπεια κατηγοριοποιείται επίσης ως απόσταγμα σε κάποια από τη βιβλιογραφία. Τα μεγάλα πλοία μπορούν να κινούνται με βαρύ μαζούτ καθώς και το

ντίζελ πλοίων. Μικρότερα σκάφη, όπως οι φορτηγίδες, δεν έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν με βαρύ μαζούτ (Bengtsoon et al, 2011).

Τα διάφορα καύσιμα πλοίων σύμφωνα με το πρότυπο ISO 8217 παράγονται από αργό πετρέλαιο μέσω κλασματικής απόσταξης στα διυλιστήρια. Σε αυτή τη διαδικασία, το αργό πετρέλαιο θερμαίνεται βαθμιαία ακριβώς κάτω από τη θερμοκρασία στην οποία θα αποσυντεθεί. Εάν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας θέρμανσης, το σημείο βρασμού ενός συγκεκριμένου συστατικού του αργού πετρελαίου - ένα "κλάσμα" - ξεπεραστεί, περνά στην αέρια φάση. Τα κλάσματα με μικρότερα μόρια εξατμίζονται σε χαμηλότερες θερμοκρασίες από εκείνα με μόρια μακράς αλυσίδας (και επομένως μεγαλύτερα). Τα ξεχωριστά κλάσματα στη συνέχεια ψύχονται και πάλι κάτω από το σημείο βρασμού τους, και έτσι υγροποιούνται. Τα κλάσματα που διαχωρίζονται από το αργό πετρέλαιο κατ'αυτόν τον τρόπο ονομάζονται αποστάγματα (Liang, 2017).

Το υπόλοιπο κατάλοιπο στην κλασματική απόσταξη, το οποίο δεν περνάει στην αέρια φάση, αναφέρεται ως καύσιμο ή βαρύ μαζούτ. Η περιεκτικότητα σε θείο αυτού του βαρύ μαζούτ μπορεί να μειωθεί με περαιτέρω διαδικασίες (Liang, 2017).

Οι κανονισμοί για την παγκόσμια θαλάσσια ναυσιπλοΐα καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO-International Marine Organization). Τα απαιτούμενα όρια εκπομπών βρίσκονται πολύ πιο πίσω από τα πρότυπα των χερσαίων μεταφορών. Επειδή τα ποντοπόρα πλοία εξακολουθούν να χρησιμοποιούν ως επί το πλείστον κυρίως βαρύ μαζούτ, το οποίο είναι επίσης κατώτερης ποιότητας σε σύγκριση με το πετρέλαιο ντίζελ, πολύ υψηλότερες εκπομπές είναι το αποτέλεσμα. Η υψηλή περιεκτικότητα σε θείο του βαρύ μαζούτ (έως 4,5%) οδηγεί σε ιδιαίτερα υψηλές εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x). Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει μέχρι τώρα απαγορεύσει μόνο τα όρια για το θείο και τα οξείδια του αζώτου. Ωστόσο, λόγω του υψηλού επιπέδου ρύπανσης, ο IMO έχει ξεκινήσει μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των νέων πλοίων και τον περιορισμό των εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και έχει περιορίσει τη μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων σε 3,5% παγκοσμίως (IMO, 2017).

Παγκόσμια πρότυπα καθορίστηκαν επίσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (Η.Π.Α). για περιοχές ελέγχου των εκπομπών, όπου ισχύουν αυστηρότεροι κανονισμοί. Μέρη του αναθεωρημένου παραρτήματος VI του Marpol του IMO τέθηκαν σε ισχύ από τον Ιανουάριο του 2015. Μειώνουν τις εκπομπές θείου, αζώτου και σωματιδίων στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών (π.χ. Βόρεια και Βαλτική Θάλασσα). Από τότε, μόνο τα καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1% μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Η εισαγωγή ενός παγκόσμιου ορίου περιεκτικότητας σε θείο βρίσκεται υπό αναθεώρηση. Τα αποτελέσματα αυτού του είδους αναμένονται το 2018. Με βάση αυτό, θα αποφασιστεί εάν το παγκόσμιο όριο θα εισαχθεί το 2020 ή όχι έως το 2025 (IMO, 2017).

Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG-Liquefied Natural Gas) χρησιμοποιείται τώρα και από τα πλοία ως εναλλακτικό καύσιμο πλοίων - και ακριβώς επειδή μειώνει τις εκπομπές. Το LNG θεωρείται ως το θαλάσσιο καύσιμο του μέλλοντος και ως ένας σημαντικός τρόπος για την επίτευξη αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών. Το αποτύπωμα άνθρακα αυτού του καυσίμου και οι εκπομπές ενώσεων θείου και αζώτου είναι σημαντικά καλύτερες από εκείνες των καυσίμων πλοίων με βάση το αργό πετρέλαιο. Καθώς μπορεί να θεωρηθεί ότι τα κατώφλια για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και διοξειδίου του θείου θα εξακολουθήσουν να μειώνονται για την προστασία του περιβάλλοντος, οι εμπειρογνώμονες αναμένουν ότι το LNG θα χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο ως καύσιμο πλοίων. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν διεθνώς δεσμευτικοί κανόνες και πρότυπα για την παγκόσμια χρήση και αποθήκευση LNG, ωστόσο αυτά αναπτύσσονται επί του παρόντος από διάφορες επιτροπές και οργανισμούς, όπως η Εταιρεία για το Αέριο Θαλάσσιων Καυσίμων, το IMO και το ISO. Για το λόγο αυτό, το LNG ως καύσιμο πλοίων δεν έχει ακόμη καλυφθεί ή καθοριστεί στο DIN ISO 8217, μολονότι χρησιμοποιείται για καύσιμα πλοίων (Yun, 2015).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

2.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Στην διάρκεια την οικονομικής κρίσης και κατα την έξοδό της από αυτή μετά το 2009, στην οποία εισήλθε η χώρα, η ελληνική ακτοπλοΐα σε μία προσπάθεια βιωσιμότητας του κλάδου, κάτω από τα νέα δυσμενή δεδομένα που είχε να αντιμετωπίσει (Κιουτσούκαλης, 2012):

- Σημαντική αύξηση της τιμής του πετρελαίου με το κόστος πλέον να αγγίζει σχεδόν το μισό της κερδοφορίας του πλοίου.
- Αύξηση του μεσου όρου ηλικίας των πλοίων κατά 2 έτη
- Μείωση της κίνησης επιβατών (-24%), ΙΧ οχημάτων (-29%) και φορτηγών οχημάτων (-29%).
- Σμίκρυνση της υψηλής εποχικότητας του τουρισμού στους μήνες Ιουλίου και Αυγούστου.

Επιχείρησε να ισορροπήσει την κατάσταση επιδιώκοντας την λήψη κάποιων μέτρων όπως (Λεκάκου, 2001):

- Μείωση λιμενικών τελών.
- Προσπάθεια μείωσης του ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια.
- Μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων, κυρίως με μείωση των συνθέσεων των πλοίων κατα την χειμερινή περίοδο.
- Αναβάβμιση του συστήματος εκδόσης εισιτηρίων ώστε να εξοικονομηθούν πόροι και βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Να αναθεωρηθεί ο ακτοπλοϊκός χάρτης την χώρας ώστε να καλυφθούν πιο αποδοτικά οι ανάγκες των εμπορικών γραμμών καθώς και λιγότερων

δημοφιλών που πραγματοποιούνται με κρατική επιχορήγηση καθώς και η διαδικασία επιλογής δηλώσεων πλοίων και γραμμών δρομολόγησης.

2.2 ΕΠΟΧΗ COVID-19

Από την άνοιξη του 2019 ως και σήμερα σε μια πρωτόγνωρη κατά την υφήλιο πανδημία που έπληξε παγκοσμίως την οικονομία και κατεπέκταση την ελληνική οικονομία, δεν θα μπορούσε να μην είχε και αρνητικό αντίκτυπο στην εγχώρια ακτοπλοΐα (ΚΠΔΕ, 2020).

Θέτωντας την χώρα σχεδόν σε συνεχόμενη καθολική καραντίνα, απαγορεύοντας από το κράτος οι άσκοπες μετακινήσεις από νομό σε νομό, διατηρώντας το σύνολο των επιχειρήσεων κλειστές και την πλειψηφία των πολιτών σε εγκλεισμό ως μέτρα προφύλαξης της μετάδοσης και διασποράς του ιού, η ελληνική ακτοπλοΐα ήρθε αντιμέτωπη με ένα δύσκολο έργο σε μια προσπάθεια να εξασφαλίσει την επιβίωση της, διατηρώντας παράλληλα το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας(ΚΠΔΕ, 2020).

Στις νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν, επιβάρυναν ακόμα περισσότερο τα πλοία, μειώνοντας κι άλλο, τον αριθμό πρωτοκόλλου των επιβατών, τοποθετώντας ως 2 επιβάτες πλέον ανά καμπίνα, σφραγίζοντας κατά το ήμισυ τους κοινόχρηστους χώρους για να διαφυλάξουν τις απαιτούμενες αποστάσεις ανάμεσα στους επιβάτες, απολυμένοντας σε τακτά χρονικά τους κοινόχρηστους χώρους των πλοίων, αυξήθηκαν ακόμα περισσότερο τα εξόδα των πλοίων (αγορά εξοπλισμού, νέων χημικών-απολυμαντικών, εκπαίδευση προσωπικού). Κόστος που συνυπολογιζόμενο με την ραγδαία κατακόρυφη πτώση της κίνησης των επιβατών , έφερε την ελληνική ακτοπλοΐα σε ακόμα πιο δυσμενή θέση(ΚΠΔΕ, 2020).

Ενδεικτικό είναι ότι από 18,885 εκατ. επιβάτες το 2019, σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΧRTC, η ακτοπλοϊκή κίνηση υποχώρησε στους 8,886 εκατ.

επιβάτες, μείωση της τάξεως 49% καθιστώντας έτσι επιτακτική την ανάγκη άμεσης κρατικής ή ευρωπαϊκής στηρίξης(ΚΠΔΕ, 2020).

Μια πανδημία που χρονικά συνέπεσε και με την εφαρμογή και συμμόρφωση με την εφαρμογή του διεθνούς κανονισμού IMO 2020 χρησιμοποιώντας πλέον στα πλοία καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε σε θείο (0,5%) καθώς και την αγορά και τοποθέτηση scrubbers σε αυτά, ανεβάζοντας σημαντικά ακόμα περισσότερο το κόστος των εταιριών στους στόλους τους(ΚΠΔΕ, 2020).

Σύμφωνα με στοιχεία της ΣΕΕΝ, ενδεικτικό είναι ότι πλέον, ότι παρά την απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας να καθορίζει ελάχιστα απαραίτητα δρομολόγια για την διατήρηση των θαλάσσιων μεταφορών, θέτοντας ενεργά μόλις 31 πλοία απο το σύνολο των 85 που ανήκουν σε μέλη του συνδέσμου ΣΕΕΝ, το κόστος της ζημίας ανέρχεται σε 8 εκατ. ανά μήνα, καθιστώντας ακόμα πιο επιτακτική ανάγκη την άμεση κρατική παερβολή με νέες επιχορηγήσεις(ΚΠΔΕ, 2020).

Παρόλο αυτές τις προκλήσεις και των δυσμενών συνθηκών που βρέθηκε η ελληνική ακτοπλοΐα, έχει καταφέρει μέχρι και σήμερα να διατηρήσει στο ακέραιο το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών διαφυλάζοντας παράλληλα την ασφαλή μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων (ΚΠΔΕ, 2020).

Ειδικότερα, ο τομέας της παράκτιας ναυτιλίας της Ελλάδας υπέστη πλήγμα τον τελευταίο χρόνο λόγω της συνεχιζόμενης πανδημίας Covid-19 με την ανανέωση του στόλου της να αποτελεί επείγουσα προτεραιότητα, ανέφερε η έκθεση ελληνικής ναυτιλίας του 2020 που κυκλοφόρησε αυτή την εβδομάδα από την XRTC Business Consultants(ΚΠΔΕ, 2020).

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έκθεσης, η ανανέωση του στόλου θα κοστίσει στις ναυτιλιακές εταιρείες σχεδόν 3 δισεκατομμύρια ευρώ την επόμενη δεκαετία. Μια μελέτη του Ελληνικού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ΝΕΕ) και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για Επιβατηγά Πλοία (ΣΕΕΝ) διαπίστωσαν ότι το 2030, το 32,7 % του στόλου της χώρας θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών, ενώ 18 πλοία μεγαλύτερα των 50 ετών - που σημαίνει ότι

την επόμενη δεκαετία η Ελλάδα θα πρέπει να αντικαταστήσει τουλάχιστον το ήμισυ του στόλου των επιβατηγών οχηματαγωγών της(ΚΠΔΕ, 2020).

Ταυτόχρονα, οι δανειακές υποχρεώσεις είναι στα 683 εκατομμύρια ευρώ αυξημένες κατά 2 τοις εκατό έναντι του 2019, σύμφωνα με την έκθεση ΧRTC. Και όλα αυτά ενώ η υγειονομική κρίση και τα μέτρα συνεχίζουν να τσιμπάνε τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, οι οποίες αυξήθηκαν κατά 60 τοις εκατό το 2020, αλλά δεν πλησιάζουν τα επίπεδα πριν από την πανδημία του 2019 και επηρεάστηκαν περαιτέρω από την αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά 50 τοις εκατό(ΚΠΔΕ, 2020).

Ο τομέας βρίσκεται τώρα αντιμέτωπος με μια ακόμη δύσκολη χρονιά λόγω της αβεβαιότητας που περιβάλλει την κρίση του Covid και την τουριστική κίνηση καθώς και τα εσωτερικά ταξίδια, τα οποία «τροφοδοτούν» και τις ελληνικές νησιωτικές κοινότητες. Ενδεικτικό της μείωσης της μεταφορικής δραστηριότητας, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μειώθηκαν κατά 53 % το 2020 έναντι του 2019 και των οχημάτων κατά 28 %(ΚΠΔΕ, 2020).

Τον Ιούνιο του 2020, οι Έλληνες ακτοπλοϊκοί φορείς ζήτησαν άμεσα μέτρα στήριξης και αποζημίωση για την κάλυψη ζημιών 200 εκατομμυρίων ευρώ που υπέστησαν ως αποτέλεσμα της πανδημίας Covid-19(ΚΠΔΕ, 2020).

Κοιτάζοντας μπροστά, η έκθεση εντοπίζει μια αυξανόμενη δυναμική που οδηγείται από καθιερωμένους ναυτιλιακούς επενδυτές. Οι αναλυτές προσθέτουν ότι η περίοδος έως το 2030 θα προσφέρει ευκαιρίες στον τομέα να προσαρμοστεί στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον και τις παγκόσμιες συνθήκες χάρη σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση της ΕΕ για ανάκαμψη και ανθεκτικότητα που θα διοχετευθεί σε βιώσιμη ανάπτυξη.(ΚΠΔΕ, 2020)

Επιπλέον, αναλυτές αναφέρουν ότι η ανάγκη για νέα ναυπηγεία που πλοία θα κατασκευάζονται στην Ελλάδα και θα επισκευάζονται εδώ, τα οποία θα επιταχύνουν τη ναυπηγική δραστηριότητα με νέες κατασκευές που έχουν προγραμματιστεί να ξεκινήσουν σε τρία χρόνια(ΚΠΔΕ, 2020).

«*Η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει μια περίοδο αναστάτωσης*», δήλωσε ο ιδρυτής και ιδιοκτήτης του XRTC Business Consultants, Γιώργος Ξηραδάκης, προσθέτοντας ότι το κράτος έχει «υποχρέωση να υποστηρίξει» έναν τομέα που έχει και συνεχίζει να συμβάλλει σημαντικά στην οικονομία και την κοινωνία(ΚΠΔΕ, 2020).

Νωρίτερα πέρσυ, μια έκθεση του Ιδρύματος Οικονομικής και Βιομηχανικής Έρευνας (IOBE) διαπίστωσε ότι ήταν ζωτικής σημασίας για τον τομέα η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, η συμμόρφωση με τα διεθνή περιβαλλοντικά πρότυπα και η επιτάχυνση της ανανέωσης του στόλου(ΚΠΔΕ, 2020).

Με βάση το γεγονός ότι η πανδημία του κορωνοϊού έχει επηρεάσει και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, αντιμετωπίζοντας επί του παρόντος σημαντική μείωση του τζίρου κατά 90% και την εκτίμηση ότι αυτή η μείωση θα συνεχιστεί και κατά τη θερινή περίοδο φτάνοντας το 50% στους επιβάτες και το 40% στις μεταφορές φορτίων, στις 26 Μαρτίου 2020 και στις 30 Μαρτίου 2020, το ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής υλοποίησε μια σειρά προσωρινών μέτρων υποστήριξης: ▪ Οι επιχειρήσεις που εκτελούν θαλάσσιες και παράκτιες μεταφορές περιλαμβάνονται στον κατάλογο των επιχειρήσεων που θεωρείται ότι επηρεάζονται από τον Covid-19 κρίση(ΚΠΔΕ, 2020).

Επομένως, οι επιχειρήσεις και οι εργαζόμενοι του κλάδου μπορούν να επωφεληθούν από τα σχετικά κοινωνικοοικονομικά κυβερνητικά μέτρα. Για περισσότερες λεπτομέρειες, ανατρέξτε στη λίστα ελέγχου της πανδημίας COVID-19 που έχει υιοθετηθεί επί του παρόντος στην Ελλάδα για την υποστήριξη των επηρεαζόμενων επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις ακτοπλοϊκών μεταφορών, οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές που έχουν πληγεί από την κρίση Covid-19, οι οποίοι διέκοψαν τα δρομολόγια των πλοίων εντός Μαρτίου και Απριλίου 2020, είχαν το δικαίωμα να αναστείλουν τις συμβάσεις εργασίας του προσωπικού τους που δεν είναι απαραίτητες ως προσωπικό ασφαλείας ή που εργάζονται επαγγελματικά αλιευτικά πλοία/σκάφη ή τουριστικά σκάφη (μήκους έως 24 μέτρα), για μέγιστο χρονικό διάστημα 1 μήνα(ΚΠΔΕ, 2020).

Σύμφωνα με ορισμένες απλές διατυπώσεις, στους απολυθέντες υπαλλήλους χορηγήθηκε η ειδική κρατική οικονομική υποστήριξη που εισάγεται για τους Έλληνες υπαλλήλους υπό αναστολή και τις σχετικές κοινωνικές εισφορές. Το επίδομα ανεργίας για ανέργους παρατάθηκε έως τις 31 Μαΐου 2020 (ΚΠΔΕ, 2020):

- Η λήξη της ασφάλισης κοινωνικής ασφάλισης που παρέχεται στους δικαιούχους από τον Οίκο των Ναυτικών παρατάθηκε έως τις 31 Μαΐου 2020.
- Η ισχύς των πιστοποιητικών πλοίων παρατάθηκε έως τις 30 Ιουνίου , 2020.
- Την περίοδο έως τις 30 Απριλίου 2020 (υπό παράταση), προκειμένου να διασφαλιζόταν μια ελάχιστη συγκοινωνιακή σύνδεση των νησιών, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δικαιούνταν να αναθέσει συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για την εκτέλεση συγκεκριμένων διαδρομών, κατά παρέκκλιση από την ισχύουσα νομοθεσία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η οικονομική ανάπτυξη και ευημερία των ελληνικών νησιών εξαρτάται απόλυτα από αυτή της ελληνικής ακτοπλοΐας είτε άμεσα με την διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων προσφέροντας σε όρους ΑΕΠ το 1/3 του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, είτε έμμεσα συμβάλλοντας στην πυροδότηση της ανάπτυξης μια αλυσιδωτής αντίδρασης της κλαδικής διάθρωσης και ανάπτυξης των νησιών (Κωνσταντάρας, 2010).

Συγκεκριμένα, συνολικά στις νησιώτικες περιφέρειες η απασχόληση δαμορφώνεται σε 37% στον τομέα εμπορίου, μεταφορών και τουρισμού, σε 19% στο Δημόσιο τομέα και 15% στον τομέα της γεωργίας. Με βασικούς πυλώνες τον τουρισμό, την γεωργία

και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα των νησιών της χώρας, η ακτοπλοΐα είναι το βασικό μέσο σύνδεσης της ηπειρωτικής και της νησιώτικης Ελλάδας. Με πληθυσμό που φτάνει το 12,3% του συνολικού πληθυσμού της χώρας και πάνω από 120 κατοικημένων νησιών, η νησιωτική χώρα χωρίζεται σε 4 γεωγραφικές περιφέρειες (Χλωμούλης και συν, 2007):

- Παρά τις πιέσεις που οφείλονται στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και τις πρόσφατες χρηματοπιστωτικές κρίσεις, η ναυτιλιακή και ακτοπλοϊκή βιομηχανία της Ελλάδας εξακολουθεί να παίζει καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών μελών και στη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Η υποδομή των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών, ιδιαίτερα, είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη τόσο της εσωτερικής αγοράς όσο και της κοινωνικής συνοχής (ICAP, 2008). Από το 2002, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει μια σειρά οδηγιών που επιδιώκουν να συντονίσουν, μεταξύ άλλων, τη δραστηριότητα των ακτοπλοϊκών μεταφορέων. Το γεγονός αυτό αναγνωρίζει ιδιαίτερα τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομική πρόοδο και την αύξηση της απασχόλησης και στην ελληνική ακτοπλοΐα.
- Οι οδηγίες αυτές αφορούν κυρίως θέματα ασφάλειας των σκαφών και των θαλάσσιων μεταφορών γενικότερα. Επιπλέον, δίνεται ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον ιδιωτικό και δημόσιο χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών εταιρειών που εξυπηρετούν τις γραμμές απομακρυσμένων νησιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι, τις τελευταίες δεκαετίες, η ευρωπαϊκή αγορά φεριμπότ έχει υποστεί μια περίοδο σημαντικών αλλαγών. Οι νέοι κανόνες της ΕΕ, που εισήχθησαν για πρώτη φορά το 1992 στο πλαίσιο της επέκτασης της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς, άρουν τους περιορισμούς των ενδομεταφορών για να επιτρέψουν στα κράτη μέλη να ανταγωνίζονται το ένα στο άλλο. Η Ελλάδα έλαβε τότε καθεστώς παρέκκλισης μέχρι το 2004, προκειμένου να ανανεώσει τον παλαιωμένο στόλο της και να αναδιαρθρώσει τις εταιρείες της. Ως απάντηση, τα πλοία από νέους στόλους εκποιήθηκαν προκειμένου να μειωθούν οι υποχρεώσεις του χρέους και επαναδιαπραγματεύθηκαν δάνεια προκειμένου να μειωθούν οι ακριβές βραχυπρόθεσμες δεσμεύσεις. Μέχρι τα μέσα της

δεκαετίας του 1990, ο κλάδος είχε επιστρέψει στην κερδοφορία του και φαινόταν έτοιμος για μια περίοδο σταθερότητας. Αντίθετα, τα τελευταία χρόνια ήταν μια περίοδος βαθιάς αναταραχής, καθώς οι υπάρχουσες εταιρείες έκαναν το παιχνίδι για να αναλάβουν η μία την άλλη και νέοι επενδυτές μπήκαν στην αγορά αγοράζοντας τα καθιερωμένα εμπορικά σήματα της επιχείρησης

- Ο κανονισμός 3577/1992 της ΕΕ προβλέπει σταδιακή άρση των ενδομεταφορών και απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στα κράτη μέλη για τους ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι πληρούν τις προϋποθέσεις μεταφοράς ενδομεταφορές εντός αυτής της πολιτείας. Αυτή η απελευθέρωση, ως επί το πλείστον της, ολοκληρώθηκε σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ την 1.1.1999, ενώ η σταδιακή εφαρμογή της μόλις ξεκίνησε στην Ελλάδα μέσω της εφαρμογής του νόμου 2932/2001, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 3, το άρθρο 6, Κανονισμός 3577/92 για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, επιτρέπεται στην Ελλάδα να παρεκκλίνει από τον παρόντα κανονισμό έως την 1η Ιανουαρίου 2004 όσον αφορά τις τακτικές μεταφορές επιβατών.
- Για να συμμετάσχει ένα ελληνικό επιβατηγό πλοίο σε παράκτιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις πριν από την απελευθέρωση, απαιτείται, μεταξύ άλλων, η "άδεια σκοπιμότητας". Η άδεια χορηγήθηκε (όπως ζητήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή με τροποποιήσεις) ή απορρίφθηκε με απόφαση του Έλληνα Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Μεταφορών, σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες μεταφοράς, όπως αποφασίστηκε από το Υπουργείο. Οι άδειες σκοπιμότητας δεν εξασφάλιζαν αποκλειστική χρήση ορισμένων θαλάσσιων γραμμών και δεν είχαν καθορισμένο χρονικό πλαίσιο. Θα μπορούσαν να ανασταλούν προσωρινά ή οριστικά με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Μεταφορών. Συγκεκριμένα, οι προαναφερθείσες αρχές είχαν το δικαίωμα να παρέμβουν

εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις και οι υποχρεώσεις-που ορίστηκαν στη συγκεκριμένη άδεια και διέφεραν μεταξύ των περιπτώσεων-ή εάν οι πλοιοκτήτες ήθελαν να αλλάξουν τις διαδρομές του πλοίου τους για οποιονδήποτε λόγο ή, τέλος, εάν το πλοίο ήταν άνω των 35 ετών (XRTC, 2009). Με άλλα λόγια, όχι μόνο οι ναύλοι αλλά και τα δρομολόγια και τα χρονικά διαστήματα είχαν τον έλεγχο του κράτους (Λεκάκου, 2007). Η κυβέρνηση έλεγξε τόσο τις τιμές όσο και τις ποσότητες αφήνοντας αφορμή για την εμφάνιση αρκετών στρεβλώσεων στη σχετική αγορά (δηλαδή έλλειψη αποτελεσματικού ανταγωνισμού, μονοπωλιακές πρακτικές και πιθανή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης). Τέλος, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έπρεπε να ξοδέψει πολύ χρόνο και ενέργεια για να «εξημερώσει» το περίπλοκο δίκτυο των νησιωτικών μεταφορών, προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες των χρηστών (νησιώτες, τουρίστες, ταξιδιωτικά γραφεία)

- Ο κανονισμός 3577/92 της ΕΕ καθιέρωσε την αρχή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, οι περιορισμοί στην παροχή θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών καταργήθηκαν με στόχο τη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς, η οποία περιλαμβάνει έναν χώρο στον οποίο τα αγαθά, οι άνθρωποι, οι υπηρεσίες και τα κεφάλαια μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα (βλ. Άρθρο 1).
- Για να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ που επιλέγουν την ελευθερία ενδομεταφορών πρέπει να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή τους στο συγκεκριμένο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένα τα σκάφη τους. Μετά την απορρύθμιση, οι ναύλοι στα κύρια δρομολόγια καθορίζονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Εκτός από τον ΦΠΑ, που είναι σήμερα 23%, η τιμή των εισιτηρίων φέρει μια σειρά σημαντικών φόρων για τρίτους. Ειδικότερα, οι πρόσθετες χρεώσεις περιλαμβάνουν φόρο 6,5% για την ασφάλεια επιβατών και ταμεία οχημάτων (το Ταμείο Συντάξεων του Πολεμικού Ναυτικού), επιπλέον χρέωση 3%, λιμενικούς και δημοτικούς φόρους, καθώς και χρεώσεις πορτιέρη και βαρκάρη.

Με βάση μια ανασκόπηση σχετικής ακαδημαϊκής βιβλιογραφίας, αναφορές στον ελληνικό τύπο της βιομηχανίας ferry boat και ηλεκτρονικές πηγές, ο τομέας φαίνεται να είναι πολύ συγκεντρωμένος. Η Λεκάκου (2007) υποστηρίζει ότι η ελληνική αγορά παράκτιας ναυτιλίας έχει όλα τα χαρακτηριστικά ενός ρυθμιζόμενου ολιγοπωλίου (δηλαδή μεγάλο αριθμό μεμονωμένων χρηστών, ασύμμετρες πληροφορίες, υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια στην είσοδο, περιορισμένη κινητικότητα των παράκτιων εταιρειών και αδιαίρετα). Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι το υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης και ο κρατικός παρεμβατισμός οδηγούν σε ορισμένες στρεβλώσεις που εμποδίζουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό δημιουργώντας έτσι σοβαρές απειλές για τις εταιρείες καθώς και σημαντικά εμπόδια εισόδου. Παρόμοια ευρήματα εντοπίζονται στη μελέτη των Λεκάκου και Βιτσούνη (2007). Ειδικότερα, στη δεύτερη μελέτη υποστηρίζεται επίσης ότι η ελληνική παράκτια βιομηχανία χαρακτηρίζεται από σημαντικό επίπεδο συγκέντρωσης στην αγορά και φραγμούς εισόδου. Επιπλέον, σε μια προηγούμενη εργασία, οι Λεκάκου και Φαφαλιού (2004) διαπιστώνουν ότι η ύπαρξη υψηλής συγκέντρωσης της αγοράς και η δυσαρέσκεια των χρηστών από τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόστηκε η απελευθέρωση είναι δύο κύρια χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας των ακτοπλοϊκών πλοίων (Λάμπρου, 2013).

Τέλος, οι Γραμμένος και Τσσί (1999) καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι το υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης στην παράκτια αγορά, μαζί με άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως ο κρατικός προστατευτισμός, ευθύνονται για την κάμψη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας τα τελευταία χρόνια. Το 2007 υπήρχαν περισσότεροι από 65 μεταφορείς στόλου, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων ήταν μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Μεταξύ αυτών, ωστόσο, τέσσερις Ομάδες εταιρειών με σημαντικούς στόλους κυριάρχησαν στον κλάδο (Attica Group που ελέγχει τα πλοία Blue Star Ferris και Superfast, Minoan Lines, Hellenic Seaways-HSW και ANEK). Προς το παρόν, αυτές οι Ομάδες, έχοντας καθιερώσει την παρουσία τους στην αγορά και εξασφαλίζοντας τη φήμη και το πελατολόγιό τους, απολαμβάνουν στην πραγματικότητα μεγάλα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι των μικρότερων εταιρειών του κλάδου (ICAP, 2008). Στην επόμενη ενότητα παρέχουμε λεπτομέρειες σχετικά με τη λειτουργία αυτών των μεγάλων εταιρειών στο πλαίσιο εσωτερικών και εξωτερικών δρομολογίων (Δάφνος, 2011).

Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική ακτοπλοϊκή επιχείρηση ήταν πολύ ενεργή στη Βόρεια Θάλασσα, κυρίως μέσω της εταιρείας Superfast Ferries, η οποία μέχρι πρόσφατα εκτελούσε δρομολόγια στη Σκωτία - Βέλγιο. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι Έλληνες ακτοπλοϊκοί αερομεταφορείς συμμετέχουν επίσης σε πολλές άλλες γραμμές μέσω ναυλωμένων εταιρικών πλοίων σε υπερπόντια δρομολόγια. Συγκεκριμένα, εταιρείες όπως η Minoan Lines, η HSW και η Anek Lines έχουν αποφέρει σημαντικά οφέλη ναυλώνοντας τα πλοία τους σε άλλες - κυρίως ευρωπαϊκές - γραμμές. Ένα σημαντικό στοιχείο στα λειτουργικά έσοδα για το 2006 παρείχε η περιστασιακή ναύλωση πλοίων στο εξωτερικό λόγω πολιτικών και στρατιωτικών γεγονότων στη Μέση Ανατολή. Σύμφωνα με σχετική μελέτη του XRTC, για το 2006, στις κύριες γεωγραφικές περιοχές λειτουργίας των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών (Attica Group, Blue Star, ANEK, Minoan Lines και NEL), το 56,6% του τζίρου τους προέρχεται από την Αδριατική Θάλασσα, 36,5 % από την Ελλάδα και μόνο 6,8% από τη Βόρεια Ευρώπη (ETE, 2008).

Η σύγκριση του δείκτη συμμετοχής της Ελλάδας έναντι της Αδριατικής στον κύκλο εργασιών των εισηγμένων εταιρειών δείχνει ότι με την πάροδο του χρόνου αυτό διαιρείται σε 58% και 42% υπέρ της Αδριατικής. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα περισσότερα έσοδα για αυτές τις εταιρείες προέρχονται από δρομολόγια της Αδριατικής, οι οποίες έχουν απελευθερωθεί πλήρως και όχι από εσωτερικές διαδρομές, οι οποίες βρίσκονται υπό μερική απελευθέρωση. Όσον αφορά τα δρομολόγια της Αδριατικής, λειτουργεί η Attica Group (μέσω της θυγατρικής της, Superfast Ferries), η Minoan Lines, και η ANEK. Συγκεκριμένα, ο Όμιλος Attica δραστηριοποιείται στα δρομολόγια της Αδριατικής με τρία πλοία, ενώ και η εταιρεία Minoan συμμετέχει σε αυτές τις γραμμές με τρία πλοία. Τέλος, η ANEK δραστηριοποιείται στην Αδριατική με δύο πλοία. Με βάση τον κύκλο εργασιών για το 2006, οι εταιρείες ANEK και Minoan Group μοιράζονται το 45,5% αυτής της συγκεκριμένης αγοράς (625,1 εκατ. Ευρώ), ενώ όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών και των οχημάτων που μεταφέρονται, η Minoan βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδια αγοράς 22,1% και 26,4 %, αντίστοιχα, για το 2006. Όσον αφορά το μερίδιο αγοράς ανά κύκλο εργασιών για το 2007, ο Όμιλος ANEK κατατάσσεται πρώτος με μερίδιο 24% της συνολικής αγοράς, δηλαδή 610 εκατ. Ευρώ (Πάλλης, 2007)

Σύμφωνα με νέα έκθεση, η ακτοπλοΐα τόνωσε την οικονομία της Ελλάδας κατά 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ το 2013. Το Foundation ιδρυμα Οικονομικής και Βιομηχανικής Έρευνας (IOBE) δήλωσε ότι ο τομέας δημιούργησε επίσης 34,2 χιλιάδες θέσεις εργασίας, η οποία αποκαλύφθηκε στη μελέτη του με τίτλο «Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία (Λάμπρου, 2013)».

Η έκθεση του IOBE συνέχισε να σημειώνει ότι ο τομέας πρέπει τώρα να προσαρμοστεί στο νέο περιβάλλον που περιλαμβάνει τις επιπτώσεις της αύξησης του τουρισμού, την ανάπτυξη του πρωτογενούς και του μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιοχές, καθώς και το εξαγωγικό εμπόριο που πραγματοποιείται στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Το IOBE τονίζει ότι η προσαρμογή στις νέες συνθήκες της αγοράς απαιτεί συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση του λειτουργικού κόστους διατηρώντας παράλληλα τις ποιοτικές υπηρεσίες. Προς αυτή την κατεύθυνση προτείνει μείωση 24 % των συντελεστών ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια παραθέτοντας το παράδειγμα της Ιταλίας, η οποία έχει συγκρίσιμο όγκο επιβατικής κίνησης και όπου το αντίστοιχο ποσοστό ορίζεται στο 10 %. Σύμφωνα με το IOBE, η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα εισιτήρια θα μπορούσε να ενισχύσει την οικονομία των νησιωτικών περιοχών (Γεωργαντόπουλος, 2012).

Όσον αφορά τις μελλοντικές προοπτικές, το IOBE προτείνει την ανάγκη για αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, προσθέτοντας ότι οι εγκαταστάσεις υποδοχής στα περισσότερα λιμάνια της χώρας παραμένουν ανεπαρκείς, επηρεάζοντας μεσοπρόθεσμα την ανάπτυξη του κλάδου (Λάμπρου, 2013).

3.1 ΚΡΗΤΗ

Η περιφεριακή ενότητα της Κρήτης αποτελεί την μεγαλύτερη – ανάμεσα στις υπόλοιπες περιφεριακές ενότητες- έχοντας 623 χιλιάδες κατοίκους (το 5,8% του πληθυσμού της χώρας). Κοντά στα 300 χιλιάδες άτομα δραστηριοποιούνται στην περιφεριακή ενότητα της Κρήτης. Οι σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες αφορούν τον τουρισμό, την γεωργία, τις μεταφορές- εμπόριο και τις κατασκευές. Βέβαια με ελάχιστα μικρότερη συμμετοχή στην οικονομία ακολουθούν και ο δημόσιος τομέας, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες προς τα νοικοκυριά (Αναγνωστάκης, 2011).

Κλαδική διάθρωση της Κρήτης, σύνθεση απασχόλησης (ακολουθεί σχετικό διάγραμμα) (Δάφνος, 2011):



3.2 ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ

Μετά την Κρήτη, ακολουθούν τα νησιά του νοτίου Αιγαίου τα οποία και αποτελούν την δεύτερη μεγαλύτερη νησιωτική περιφέρεια της Ελλάδας, έχοντας κοντά στους 309 χιλιάδες κατοίκους (το 2,9% του πληθυσμού της χώρας). Λέγοντας νότιο Αιγαίο αναφερόμαστε στα νησιά τα οποία ανήκουν στους Νομούς Κυκλάδος και Δωδεκανήσου. Σε αυτή την περιφεριακή ενότητα οι σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες σχετίζονται με τον τουρισμό, εμπόριο-μεταφορές και οι κατασκευές. Με μειωμένη συμμετοχή εμφανίζονται η γεωργία, ο δημόσιος τομέας και η βιομηχανία.

Κλαδική διάθρωση του Ν.Αιγαίου - Σύνθεση απασχόλησης (ακολουθεί διάγραμμα)



3.3 ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ

Ακολουθώντας τα νησιά του Ιονίου έρχονται τρίτα με βάση τον πληθυσμό, όπου έχουν 208 χιλιάδες κατοίκους αποτελώντας το 1,9% του πληθυσμού της χώρας. Τα Ιόνια νησιά διαιρούνται στις περιφερειακές ενότητες Ζακύνθου, Ιθάκης, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας και Λευκάδας. Όλα από τα παραπάνω βρίσκονται κατά μήκος της Δυτικής Ηπειροτικής ακτής της Ελλάδας. Σε αυτή την περιφερειακή ενότητα οι σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες αποτελούν το εμπόριο – μεταφορές και τουρισμός, γεωργία και οι κατασκευές. Και εδώ με μειωμένη συνεισφορά εμφανίζεται η βιομηχανία και ο δημόσιος τομέας.

Κλαδική διάθρωση Ιονίων Νησιών, σύνθεση απασχόλησης (ακολουθεί διάγραμμα):



3.4 ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ

Η τέταρτη και τελευταία νησιωτική περιφέρεια είναι αυτή του Βορείου Αιγαίου, όπου και εμφανίζεται με τον μικρότερο αριθμό πληθυσμού ο οποίος ανέρχεται στους 199 χιλιάδες, αποτελώντας το 1,8% του πληθυσμού της Ελλάδας. Λέγοντας Βόρειο Αιγαίο αναφερόμαστε στην Λέσβο, τη Χίο, τη Λήμνο, τη Σάμο, τα Ψαρά, τις Οινούσες, τον Άγιο Ευστράτιο, τους Φούρνους και την Ικαρία. Τα νησιά αυτά βρίσκονται στην βορειο-ανατολική πλευρά του Αιγαίου πελάγους. Οι σημαντικότεροι οικονομικοί τομείς σε αυτήν την περιφερειακή ενότητα είναι το εμπόριο- μεταφορές, ο τουρισμός και ο δημόσιος τομέας. Αντιθέτως με μειωμένη συμμετοχή εμφανίζονται η βιομηχανία και η γεωργία. Αξίζει να σημειωθεί πως ο δημόσιος τομέας εμφανίζει μια αύξηση περί το +9% καθώς βρίσκονται απέναντι από τα Μικρασιατικά παράλια και χρήζει αυξημένης ανάγκης άμυνας και συνοριακού ελέγχου.

Κλαδική διάθρωση του Βορείου Αιγαίου, σύνθεση απασχόλησης (ακολουθεί διαγραμμα)



3.5 Σύνοψη

Αναμφισβήτητα και οι τέσσερις νησιωτικές περιφέρειες παρέχουν θέσεις εργασίας και εισοδηματικό κεφάλαιο σε μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού της χώρας. Είναι λοιπόν σαφές πως η ακτοπλοία με τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχει, συνδράμει καθώς αποτελεί το πρωτεύον μέσο ζεύξης της ηπειρωτικής με την νησιωτική Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Στόχος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι το πως η ελληνική ακτοπλοία επιδρά στην ελληνική οικονομία, εκφράζοντας το σε όρους προστιθέμενης αξίας, Α.Ε.Π., φορολογικών εσόδων και απασχόλησης εργαζομένων. Για την εκτίμηση αυτή γίνεται χρήση της μεθόδου των εισροών - εκροών (input-output analysis) –υπόδειγμα Leontief (Λάμπρου, 2013).

4.1 ΤΥΠΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ

Ακολουθώντας αυτή την μέθοδο, έχουμε την δυνατότητα εκτός της άμεσης επίδρασης να μπορούμε να υπολογίσουμε την έμμεση, προκαλούμενη και συνολική επίδραση.

Αρχικά ως άμεση επίδραση αναφερόμαστε στις ευρύτερες επιδράσεις από την ανάπτυξη του τουρισμού καθώς και τις κατα τόπους οικονομίες στις νησιωτικές περιοχές. Στην συνέχεια η έμμεση επίδραση αφορά τις παραγωγικές διασυνδέσεις μίας δραστηριότητας με τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας, δηλαδή με εκείνους που παρέχουν τις πρώτες ύλες αλλά και τα υπόλοιπα αγαθά τα οποία απαιτούνται. Από την άλλη, η προκαλούμενη επίδραση αποτελείται από τα εισοδήματα των μισθών των εργαζομένων στη συγκεκριμένη δραστηριότητα και εν συνεχεία από την καταναλωτική δαπάνη σε κλάδους που επηρεάζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα. Τέλος, έχουμε την συνολική επίδραση όπου αποτελεί το άθροισμα των τριών προαναφερθέντων επιδράσεων (IOBE, 2019).

Σε 728 εκατομμύρια (ευρώ) εκτιμάται η επίδραση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στα δημόσια έσοδα για το έτος 2019.

4.2 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Όταν η επίδραση από μία συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα υπερβαίνει την άμεση συνεισφορά και εισχωρεί στην οικονομία τότε έχουμε τον όρο “καταλυτικές επιδράσεις”. Στην περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοίας, οι καταλυτικές επιδράσεις αναφέρονται στον τομέα του τουρισμού και στην παραγωγή γεωργικών και μεταποιητικών προϊόντων στις νησιωτικές ενότητες όπου η διασύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα επιτυγχάνεται μέσω της ακτοπλοίας σε μεγάλο βαθμό. Οι καταλυτικές επιδράσεις στον τουρισμό δηλώνουν πως αν δεν υπήρχε η ακτοπλοία για την μετακίνηση του επιβατικού κοινού στα νησιά, θα ήταν αρκετά μειωμένο ειδικά σε νησιά τα οποία ως μέσω διασυνδέσεως είναι μόνο τα πλοία καθώς δεν υπάρχουν υποδομές για αεροδρόμια. Για παράδειγμα στις νησιωτικές περιφερειακές ενότητες που προαναφέραμε, είναι σε λειτουργία 26 αερολιμένες ενώ ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ξεπερνά τα 70. Επιπλέον, έχοντας τον τουρισμό στα νησιά ως μια ακόμη καταλυτική επίδραση μπορεί να θεωρηθεί ότι οι επισκέπτες στις νησιωτικές περιοχές θα προβούν σε δαπάνες και για προϊόντα τα οποία προέρχονται από την ηπειρωτική Ελλάδα και φθάνουν στα νησιά ακτοπλοϊκώς. Με αντίστοιχο

τρόπο οι καταλυτικές επιδράσεις από την ανάπτυξη της Γεωργίας και της μεταποίησης είναι φανερές από το σύνολο των εμπρορευμάτων (κατά μέσο όρο το 80% σε όρους συνολικής χωρητικότητας) το οποίο διακινείται στο εσωτερικό της χώρας μέσω της ακτοπλοίας και συγκεκριμένα από τα ΕΓ/ΟΓ πλοία (IOBE, 2019).

4.3 ΝΑΥΛΟΣ

Το πως η ακτοπλοία επιδρά στην οικονομία, προκύπτει από τους ναύλους. Τα έσοδα δηλαδή από τα εισητήρια των Ι.Χ. , των φορτηγών και από τους επιβάτες. Τα φυσικά πρόσωπα δαπανούν τους ναύλους για την ικανοποίηση των μεταφορών τους στις εσωτερικές γραμμές της χώρας. Παράλληλα οι επιχειρήσεις δαπανούν ναύλους για την μεταφορά προϊόντων και πρώτων υλών με φορτηγά οχήματα. Αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχει και πίστωση από τους χώρους εστίασης που λειτουργούν εντός του πλοίου, με αναλογία βέβαια αρκετά πιο μικρή από αυτή του εισητηρίου (IOBE, 2019).

4.4 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΣΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εκφράζοντας τις επιδράσεις σε όρους απασχόλησης για το έτος 2019, φαίνεται πως αγγίζει τις 119,2 χιλιάδες θέσεις εργασίας, είτε σαν πληρώματα στα πλοία είτε σαν προσωπικό στα γραφεία διοίκησης της εκάστοτε εταιρείας αλλά και σαν ναυτικά πρακτορεία σε κάθε λιμάνι. Ως προς τις συνολικές θέσεις εργασίας της χώρας εκτιμάται στις 257 χιλιάδες. Η συνολική επίδραση η οποία ενσωματώνει την έμμεση και την προκαλούμενη επίδραση, δηλώνει πως η αύξηση της προστιθέμενης αξίας στο τομέα κατά μία μονάδα, παραπέμπει σε αύξηση του συνολικού ακαθάριστου προϊόντος περί τις 8 μονάδες. Στην απασχόληση δηλαδή δείχνει ότι μία θέση εργασίας στην ακτοπλοία αντιπροσωπεύει τέσσερεις θέσεις στο σύνολο της οικονομίας. Αυτό συμβαίνει γιατί η ακτοπλοία (γενικότερα ο χώρος της ναυτιλίας) είναι ένας οικονομικός τομέας με υψηλή ένταση κεφαλαίου με αντιστρόφως ανάλογη την τιμή της προστιθέμενης αξίας ως ποσοστό της παραγωγής του κλάδου στο σύνολο του, ενώ το κόστος εργασίας είναι σε υψηλά επίπεδα συγκριτικά με άλλους οικονομικούς τομείς (ΚΠΔΕ, 2020).

4.5 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Τα λιμενικά τέλη είναι άλλο ένα έσοδο για το κράτος, καθώς καταβάλεται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες προκειμένου να γίνει χτήση του λιμένα. Οι εταιρείες είναι υποχρεωμένες να καταβάλουν αυτά τα τέλη για κάθε πλοίο τους και για κάθε φορά που προσεγγίζει κάποιο λιμάνι εντός της ημέρας. Ωστόσο, εκτός από την πληρωμή για τις προσεγγίσεις για λόγους φορτο-εκφορτώσης, προβαίνουν και σε πληρωμή για το χρονικό διάστημα που το πλοίο βρίσκεται σε ετήσια ακινησία εντός του εκάστοτε λιμένα. Για παράδειγμα ένα επιβατηγό πλοίο μήκους 145 μέτρων, στο λιμένα της Νάξου είναι υποχρεωμένη η εταιρεία να καταβάλει το ποσό των 5.000 ευρώ –με βάση των κατάλογο τιμών του νησιου- για τον εκάστοτε κατάπλου του πλοίου (IOBE, 2019).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ελληνική παράκτια βιομηχανία είναι ένα σημαντικό κεφάλαιο εσόδων για την χώρα. Ωστόσο, αν και η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αυξάνεται γρήγορα στην Ελλάδα, αντανακλώντας ένα εποχιακό μοτίβο (π.χ., την καλοκαιρινή περίοδο), υπό το τρέχον καθεστώς απελευθέρωσης το κόστος για τους νεοεισερχόμενους στην αγορά είναι υψηλό. Επιπλέον, το σχετικά υψηλό κεφάλαιο εκκίνησης που απαιτείται για μια νέα εταιρεία να εισέλθει στην αγορά αποτελεί σοβαρό εμπόδιο για την είσοδο της. Πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των αερομεταφορέων και των δομών κόστους τους (δηλαδή μέγεθος, τύποι και ηλικία των σκαφών, διοικητικές και διαχειριστικές ικανότητες κλπ).

Σοβαρές διαφορές στα πρότυπα κόστους εξακολουθούν να υπάρχουν μεταξύ των υφιστάμενων και των νεοεισερχόμενων λόγω των κεφαλαιουχικών εξόδων, του κόστους δικτύωσης, του υψηλού κόστους διαχείρισης και της μεγάλης περιόδου προετοιμασίας. Για παράδειγμα, το κόστος των αποθηκών ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των συμβατικών πλοίων και των μεγάλων σκαφών επιβατικών οχημάτων. Σύμφωνα με το κόστος κατασκευής, αναφέρεται ότι η αξία ενός νεότευκτου κλασικού/συμβατικού μεσαίου μεγέθους πλοίου εκτιμάται σε αρκετά εκατομμύρια ευρώ. Μέχρι πρόσφατα, οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες ακτοπλοϊκών πλοίων

αγόραζαν πλοία μάλλον παλαιωμένα, τα οποία κοστίζουν πολύ λιγότερο σε σύγκριση με τα νέα και ταχύπλοα πλοία.

Ορισμένες εταιρείες, σε μια προσπάθεια να ανταποκριθούν στη ζήτηση για σύγχρονα πλοία, έχουν ήδη ξεκινήσει να αναβαθμίζουν τους στόλους τους, ενώ τα τελευταία τρία χρόνια μεγάλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο (Blue Star, HSW) έχουν αρχίσει να παραγγέλλουν την κατασκευή νέων πλοίων. Ωστόσο, η μείωση της κερδοφορίας των εισηγμένων εταιρειών ακτοπλοϊκών πλοίων και η γενική επιδείνωση των οικονομικών μεγεθών όλων των εταιρειών του κλάδου, που προέκυψε από την πρόσφατη οικονομική κρίση, οδήγησαν σε μείωση των επενδύσεων σε νέα πλοία. Οι επενδύσεις της εταιρείας τα τελευταία χρόνια- με εξαίρεση τις δύο παραπάνω εταιρείες- επικεντρώθηκαν κυρίως στις υπηρεσίες πωλήσεων, το μάρκετινγκ και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών επί του σκάφους.

Ένας από τους κύριους προβληματισμούς αυτού του εγγράφου είναι να παρέχει μια ολοκληρωμένη καταγραφή του ανταγωνισμού στη βιομηχανία ακτοπλοϊκών πλοίων, προκειμένου να βοηθήσει τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς να ρυθμίσουν καλύτερα τον τομέα και να προωθήσουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Η ανάλυση της μελέτης περίπτωσης της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας ακτοπλοϊκών πλοίων, δείχνει ότι αν και η απορρύθμιση της ελληνικής βιομηχανίας φεριμπότ έχει τεθεί ως προτεραιότητα στη διοικητική ατζέντα εδώ και πολύ καιρό, το επίπεδο του αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην αγορά λείπει ακόμα πίσω. Όπως δείχνει η ανάλυσή μας, τα δομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας είναι το αποτέλεσμα οικονομικών και γεωγραφικών περιορισμών, οι οποίοι έχουν καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τις προοπτικές και τα επίπεδα ανταγωνισμού αυτής της αγοράς.

Ο τομέας της ελληνικής ακτοπλοΐας ενσωματώνει στοιχεία που οδηγούν σε προφίλ ολιγοπωλίου και σε συνθήκες αγοράς παρόμοιες με εκείνες σε άλλες υπηρεσίες μεταφορών (π.χ. ναυτιλιακές γραμμές, αεροπορικές εταιρείες κ.λπ.). Αλλαγές στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο προέκυψαν από τη μερική εφαρμογή της Οδηγίας 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο την κατάργηση των περιορισμών ενδομεταφορών σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Όπως αναφέραμε, η ελληνική βιομηχανία φεριμπότ

είναι πολύ κατακερματισμένη. Η πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που εξυπηρετούν κυρίως τα απομακρυσμένα ελληνικά νησιά (δηλαδή υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας). Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν τέσσερις παίκτες με σημαντική ισχύ στην αγορά που κυριαρχούν στη βιομηχανία μέσω ενός ολοκληρωμένου δικτύου πλοίων που εξυπηρετούν ολόκληρη την ελληνική επικράτεια.

Η ελληνική παράκτια ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται έντονα από δυαδικότητα λόγω ορισμένων στρατηγικών και θεσμικών παραγόντων. Με βάση τη σημερινή δομή της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας ακτοπλοϊκών πλοίων και το νομικό περιβάλλον, η ανάλυσή μας έχει δείξει ότι οι παράγοντες που διαμορφώνουν την απόδοση αυτής της αγοράς είναι κυρίως (α) η διαπραγματευτική δύναμη των κυρίαρχων πωλητών και πελατών, (β) οι πιέσεις από υποκατάστατα προϊόντα (π.χ. αεροπορική βιομηχανία και τομέας φορτηγών), και (γ) το κανονιστικό πλαίσιο. Αντίθετα, λιγότερο σημαντικοί παράγοντες φαίνεται να απειλούν τους νεοεισερχόμενους στην αγορά, δεδομένου ότι οι περισσότερες τέτοιες ανταγωνιστικές δυνάμεις υπερισχύουν από τα σημαντικά υψηλά εμπόδια εισόδου, που αποδίδονται κυρίως στους νομικούς περιορισμούς και τις υψηλές επενδύσεις κεφαλαίου που απαιτούνται για την είσοδο στην αγορά.

Το τρέχον προφίλ της βιομηχανίας ορίζεται από περιορισμένο αριθμό εταιρειών που εκμεταλλεύονται μεγάλο αριθμό πλοίων και στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό των διαχειριστικών μεθόδων τους. Στο πλαίσιο αυτό, τα ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη προσπάθησαν να συμμορφωθούν με μια νέα απαίτηση για ολοκληρωμένες υπηρεσίες παράκτιων μεταφορών. Σύμφωνα με αυτήν την ιδέα, η αποστολή των εταιρειών είναι να καλύψουν άμεσα τις ανάγκες μεταφορών εφαρμόζοντας ένα τετραπλό σύστημα, δηλαδή «υπηρεσίες υποστήριξης νησιών-λιμανιών-πλοίων», σε αντίθεση με το ενιαίο σύστημα «πλοίου» του παρελθόντος. Προκειμένου να ανακουφιστούν τυχόν περιορισμοί που επηρεάζουν το άνοιγμα της αγοράς, προτείνεται οι καθιερωμένες επιχειρήσεις να προσπαθήσουν να αναπτύξουν σωστές εταιρικές και λειτουργικές στρατηγικές. Για να μπορέσουν να ανταγωνιστούν στο νέο περιβάλλον οι εταιρείες έχουν εφαρμόσει διάφορες στρατηγικές. Ειδικότερα, εκτός από τις ανανεώσεις του στόλου, προχωρούν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές στον τομέα. Επιπλέον, οι

μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου θα πρέπει να επεκταθούν τόσο σε γεωγραφικό όσο και σε μέγεθος στόλου, καλύπτοντας τόσο τις υπάρχουσες όσο και τις δυνητικές ανάγκες και δημιουργώντας έτσι νέα ζήτηση.

Στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν την ανάγκη για υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών, μεγαλύτερη χωρητικότητα και δρομολόγια εγκαίρως, οι ελληνικές εταιρείες ferry boat πρέπει να προσπαθήσουν να αδράξουν τις τρέχουσες ευκαιρίες (π.χ. λιμενική υποδομή, διαφοροποίηση προϊόντων, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας κλπ.) Προκειμένου να καλύψουν τους πελάτες τους. ανάγκες. Από την άλλη πλευρά, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να επανεξετάσουν την πολιτική παρέμβασή τους προκειμένου να ανταποκριθούν καλύτερα στις τρέχουσες ανάγκες του τομέα. Οι μελλοντικές προοπτικές χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας λόγω της αστάθειας της αγοράς και της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Τα επόμενα πέντε χρόνια θα αποδειχθούν σημαντικά προκλητικά για όλες τις εταιρείες, καθώς κάθε είδος μεταφοράς αναμένεται να μειωθεί σε μέγεθος σε αβέβαια, μέχρι στιγμής, επίπεδα. Αυτή η εκτίμηση μαζί με τα παρατηρούμενα σημάδια των συνθηκών ωριμότητας στην αγορά, ειδικά στην Αδριατική και στο Αιγαίο Πέλαγος, οδηγούν το δρόμο σε εκτεταμένες στρατηγικές επανεγκατάστασης και συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του στόλου. Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω συνεισφορές, η ανάλυσή μας υφίσταται ορισμένους περιορισμούς που μπορεί να αντιμετωπιστούν σε μελλοντικές εργασίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Bengtsson, S. et al. (2011) *A comparative life cycle assessment of marine fuels liquefied natural gas and three other fossil fuels*. Department of Shipping and Marine Technology, Chalmers University of Technology. Gothenburg: Sweden De Angelis D., Ravid S., (2016). Input Hedging, Output Hedging, and Market Power. *Journal of Economics & Management Strategy*.26(1):123-151.

Eide, M., Chryssakis, C., Sverre, A., Endresen, Ø., (2012). Pathways to Low Carbon Shipping - Abatement Potential Towards 2050. *DNV Research & Innovation*, pp. 14-16.

Psaraftis, H., N., (2010). *Green Logistics for Surface Intermodal Transport, Laboratory for Maritime Transport*, National Technical University of Athens Greece.

Zhang, F., and Yu, X. M., (2009)"LNG Cold Energy Recovery and Power Generation," *Asia-Pacific Power and Energy Engineering Conference*, Wuhan, pp. 1-3.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Αναγνωστάκη, Χ., Διπλωματική εργασία «The Baltic Dry Index an Economic Indicator in Shipping: A Quantitative Analysis». Πειραιάς, Ιούλιος 2011.

Βλάχος, Π., (2011). *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Σταμούλη.

- Βλάχος, Π., (2016). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γεωργαντόπουλος Ε., «Η εμπορική ναυτιλία ως παράγοντας της οικονομικής ζωής της χώρας». Εθνική Τράπεζα, Αθήνα 1961.
- Γεωργαντόπουλος Ε., «Μια περαιτέρω εκτίμηση της συμβολής της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας». Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά Νοέμβριος 2012.
- Δάφνος, Γ., Διπλωματική εργασία «Ναυτικοί οικονομικοί κύκλοι και πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση ως εξωτερικό σοκ». Πειραιάς 2011.
- Ειδική Μελέτη: Ναυτιλία, Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, 2008.
- ΙΟΒΕ. (2019). Στατιστικά στοιχεία σχετικά με την ελληνική ακτοπλοΐα.
- ΙΟΒΕ (2014). Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές.
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Εκθέσεις 62, Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα 2020.
- Κιουτσούκαλης, Π., Διπλωματική εργασία «Οι επιπτώσεις της σημερινής και χρηματοοικονομικής κρίσης στην ελληνική ναυτιλία». Πειραιάς 2012.
- Κωνσταντάρας Ι., 2010, Η συμβολή της ακτοπλοΐας στον ελληνικό τουρισμό, Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Κρήτης
- Λάμπρου Δ., (2013). Κλαδική Μελέτη Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, Διπλωματική Μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Λεκάκου Μ., (2001). Η ελληνική ακτοπλοΐα στο κατώφλι του 21ου αιώνα, Ιστορική αναδρομή από το 1830 μέχρι σήμερα, ανάπτυπο από τα πρακτικά της Α Ναυτιλιακής Συνάντησης Άνδρου, Άνδρος
- Πάλλης, Α.Α., «Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο». Κεφάλαιο στην Συλλογική Έκδοση: Θεοδωρόπουλος Σ., Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής, Αθήνα Gutenberg (2007),σελ. 33-54

Πετρόπουλος, Έ. (2009β). Η επόμενη μέρα, Τι μέλλον για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση;

Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ευστρ., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ερν. (2007) «Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», Αθήνα: Παπαζήσης.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Genco Shipping & Trading Limited, 2012. Industry. Διαθέσιμο στο: <http://www.gencoshipping.com/> Τελευταία πρόσβαση στις 22-09-2021

IMO. (n.d.). MARPOL ANNEX VI. Διαθέσιμο στο: <http://www.imo.org/> Τελευταία πρόσβαση στις 22-09-2021.

Liang, L.H., (2017). Seatrade Maritime News. Διαθέσιμο στο: <http://www.seatrade-maritime.com/> Τελευταία πρόσβαση στις 22-09-2021.

<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1678027/nautilia-nea-dekaetia-prokliseon-stin-aktoploia>