

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



**ΘΕΜΑ : Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ
ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.**

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ : ΤΣΟΥΚΑ ΜΑΡΙΑ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ

ΑΓΜ : 3178

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ
2015**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ : Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ.Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ
ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ.**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΤΣΟΥΚΑ ΜΑΡΙΑ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ
Α.Γ.Μ: 3178**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**

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

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Πίνακας περιεχομένων

1. Περίληψη.....	4
2. Η Στρατηγική σημασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στο εμπόριο και στην οικονομία.....	5
2.1 Εισαγωγή.....	5
2.2. Η Παγκόσμια Αγορά Ναυτιλιακών Υπηρεσιών.....	5
2.2.1. Οι Εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο	5
2.2.2 Η Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.....	7
2.3 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία	9
2.3.1 Η Δυναμικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.....	9
2.3.2 Η Σημασία της Ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής σημαίας	12
2.4 Οι Αναγκαίες Διατήρησης Ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας	13
2.4.1 Ο Στρατηγικός χαρακτήρας της Ναυτιλίας	13
2.4.2 Οι Επιπτώσεις στην Ναυτιλία και ο ρόλος της στην οικονομία.....	14
3. Πως ρυθμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα.....	15
3.1. Ιστορική αναδρομή.....	15
3.2. Το παρόν.....	17
3.3. Το (Ευρωπαϊκό) Μέλλον	19
4. Οι κρατικές ενισχύσεις στην Ελλάδα	20
4.1 Το νέο καθεστώς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	20
4.2 Ο βαθμός της Κρατικής Παρέμβασης	20
4.3 Άγονες Γραμμές – Ορισμός.....	22
4.4 Η αγορά των Άγονων Γραμμών	23
4.5 Άγονες γραμμές και Άρση του Καμποτάζ.....	23
4.6 Το νομικό περιβάλλον για τις Άγονες Γραμμές	24
4.7 Επιδοτήσεις Άγονων Γραμμών	25
5. Η Κατάργηση του προνομίου της Ακτοπλοΐας (Cabotage).....	27
5.1 Το πρόβλημα και η σημασία του.....	27
5.2 Ο Κανονισμός κατάργησης του Καμποτάζ	28
5.3 Η σημασία του για την Ελληνική Ακτοπλοΐα	30
5.4 Επιπτώσεις Ελληνικής Ακτοπλοΐας.....	32
5.4.1 Παθητικές & Ενεργητικές Επιπτώσεις	32
6. Προτεινόμενες πολιτικές για τις Άγονες Γραμμές	33
7. Συμπεράσματα.....	36
8. Βιβλιογραφία- Ηλεκτρονικές Πηγές	37

1.Περίληψη

Ξεκινώντας από την πολιτική της ευρωπαϊκής ένωσης, πως δηλαδή κινείται στο εμπόριο και την οικονομία δείχνοντας έτσι τη σημαντικότητα της για την ναυτιλία, φτάνουμε στην στρατηγική σημασία της. Αναγνωρίζοντας τη παγκόσμια αγορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών και τις εξελίξεις στη παγκόσμια οικονομία και εμπόριο, φαίνεται πως η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία εμφανίζεται με δυναμικότητα και ανταγωνιστικότητα. Δημιουργεί στρατηγικό χαρακτήρα ώστε να καλύψει τις αναγκαιότητες για να διατηρηθεί ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη. Έτσι φτάνουμε σιγά σιγά στην Ελλάδα και στο Ναυτιλιακό της κλάδο κάνοντας μια αναδρομή στο παρελθόν, περιγράφοντας το παρόν και σχεδιάζοντας το μέλλον του μέσα στην Ευρώπη. Το βάρος πέφτει στις κρατικές ενισχύσεις στην Ελλάδα. Αναφέροντας το νέο καθεστώς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και το βαθμό της Κρατικής Παρέμβασης, θα δοθεί ιδιαίτερη σημασία στις Άγονες Γραμμές. Αρχικά, γίνεται αναφορά για την αγορά τους, έπειτα για τη σημασία της Άρσης του Καμποτάζ και τέλος για το νομικό τους περιβάλλον και πόσο σημαντικές είναι οι επιδοτήσεις γι' αυτές. Συνεχίζοντας κάνουμε αναφορά στην κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, Καμποτάζ. Ξεκινώντας, λοιπόν, από τα προβλήματα και τη σημασία τους, φτάνουμε στον κανονισμό κατάργησης του και στη σημασία του για την Ελληνική ακτοπλοΐα. Τελειώνοντας αναφέρουμε κάποιες προτεινόμενες πολιτικές για τις άγονες γραμμές και καταλήγουμε στα συμπεράσματα μας.

2. Η Στρατηγική σημασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στο εμπόριο και στην οικονομία

2.1 Εισαγωγή

Σε μια οικονομία, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, που αποτελεί το μεγαλύτερο εταίρο του διεθνούς εμπορίου, με το σημαντικό ειδικό βάρος στην παγκόσμια οικονομία, τη συνεχή μεγέθυνση, ενοποίηση και εμβάθυνση της μεγαλύτερης ενιαίας αγοράς στον κόσμο, είναι αυτονόητο ότι ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί παράγοντα με τεράστια σημασία για τη λειτουργία της. Εκτός από τη σημασία των μεταφορών για τη λειτουργία της, η ανάπτυξη της οικονομίας και η συνεχής αύξηση του επιπέδου ευημερίας των κατοίκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζεται και συνδέεται άμεσα με ένα αποτελεσματικό, υψηλής ποιότητας και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία πληροί σε υψηλό βαθμό τα παραπάνω χαρακτηριστικά της ποιότητας, ανταγωνιστικότητας και της αποτελεσματικότητας επιτυγχάνοντας την ενοποίηση της στο Σύστημα των Ευρωπαϊκών μεταφορών, ενώ συγχρόνως αυξάνει διαρκώς την δυναμικότητά της. Με τον τρόπο αυτό ανταποκρίνεται στη συνεχώς αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση για τις ναυτιλιακές μεταφορές διεκδικώντας μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς σε αυτές. Πρόσφατα, το μερίδιο της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας γνώρισε αξιοσημείωτη διεύρυνση η οποία οφείλεται στη σημαντική αύξηση της δυναμικότητάς της που προήλθε από την πρόσφατη επέκταση της ΕΕ σε 25 μέλη(2004). Βέβαια, εκτός από τη θεμελιώδη σημασία του για την πραγματοποίηση του διεθνούς εμπορίου και την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, ο ευρωπαϊκός κλάδος της ναυτιλίας αναδεικνύεται σε παράγοντα ζωτικής σημασίας για την οικονομία των κρατών-μελών της ΕΕ. Οι επιπτώσεις σε τομείς όπως το προϊόν, η απασχόληση, το εισόδημα, η τεχνολογία, η τεχνογνωσία κ.λπ., είναι ιδιαίτερα σημαντικές.

2.2. Η Παγκόσμια Αγορά Ναυτιλιακών Υπηρεσιών

2.2.1. Οι Εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας διατηρήθηκε σε σχετικά υψηλούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που απεικονίζονται στον Πίνακα 2.1. που ακολουθεί, ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας για τα τελευταία έξι χρόνια είναι αρκετά ικανοποιητικός. Το 2004 σημαντική αύξηση έδειξε ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκοσμίου Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος (ΑΕΠ) ο οποίος έφτασε το 5,1% και αποτέλεσε το υψηλότερο επίπεδο από το 1976. Τη μεγαλύτερη συμβολή στην άνοδο του παγκοσμίου ΑΕΠ έχουν οι ΗΠΑ με μέσο ρυθμό ανάπτυξης περίπου στο 3,5%. Παράλληλα, όμως, σημαντική αύξηση παρατηρείται και στις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας και ιδιαίτερα στην Κίνα με το μέσο ρυθμό ανάπτυξης να ξεπερνά το 9% και στην Ινδία να υπερβαίνει το 7%.

Ύστερα, ακολουθούν οι χώρες της Κοινοπολιτείας των Ανεξαρτήτων Κρατών με μέσο ρυθμό αύξησης 7% περίπου και οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης με μέσο ρυθμό ανάπτυξης 4,5%. Τόσο στο δυτικό ημισφαίριο όσο και στις χώρες της Αφρικής ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης ξεπερνά ελάχιστα τον μέσο όρο της παγκόσμιας οικονομίας. Μόνο η Ευρωπαϊκή ανάπτυξη των χωρών της ζώνης του Ευρώ κινήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα γύρω στο 1.5% (IMF,2005).

Πίνακας 2.1. Παγκόσμιο ΑΕΠ και Διεθνές Εμπόριο(ετήσια ποσοστιαία μεταβολή όγκου)

Έτος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ΑΕΠ	4,6	2,5	3,0	4,0	5,1	4,3	4,3
Εμπόριο	12,4	0,1	3,4	5,3	10,4	7,0	7,4

Μετά από μια πρόσκαιρη εξασθένηση το έτος 2001, παρατηρούμε πως ο όγκος του παγκοσμίου εμπορίου ξαναβρίσκει τους υψηλούς ρυθμούς αύξησης λόγω του εμπορίου των αναπτυσσόμενων οικονομιών που συμβάλλει σημαντικά στους ρυθμούς αυτούς, ενώ ικανοποιητικοί είναι και οι ρυθμοί των ανεπτυγμένων οικονομιών.

Οι ικανοποιητικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας που διατηρούνται σχεδόν από τα μέσα της προηγούμενης δεκαετίας, στηρίζουν τους υψηλούς ρυθμούς αύξησης του παγκοσμίου εμπορίου. Οι ρυθμοί αύξησης του εμπορίου είναι διπλάσιοι σχεδόν από αυτούς του ΑΕΠ. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως :

- α) Οι αυξανόμενες τάσεις παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και επιταχυνόμενης απελευθέρωσης του εμπορίου, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.
- β) Η μεγαλύτερη εξειδίκευση, ο καταμερισμός της εργασίας και η γεωγραφική αποκέντρωση των επιμέρους παραγωγικών δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την παραγωγή ενός προϊόντος.
- γ) Οι πρωτοφανείς ρυθμοί ανάπτυξης των αναδύμενων και αναπτυσσόμενων οικονομιών στην Ασία, την Ανατολική Ευρώπη και τη Λατινική Αμερική συμβάλλουν στους υψηλούς ρυθμούς αύξησης του διεθνούς εμπορίου.

Οι παράγοντες αυτοί φαίνεται πως θα συνεχίσουν και για τα επόμενα χρόνια την θετική τους επίδραση ώστε οι προοπτικές αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου να παραμείνουν ευνοϊκές. Ιδιαίτερα κατά γεωγραφική περιοχή, ο δυναμισμός των χωρών της Ασίας, όπως η Κίνα και η Ινδία, των Ανατολικών χωρών και των χωρών της Λατινικής Αμερικής καθώς και η συνεχώς αυξανόμενη ενσωμάτωση τους στην παγκόσμια οικονομία αποτελεί την κινητήρια δύναμη του παγκοσμίου εμπορίου.

2.2.2 Η Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές

Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκοσμίου εμπορίου (90%) μεταφέρεται μέσω θαλάσσης, η συνεχής αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου έχει ως αποτέλεσμα να προκαλεί μια συνεχόμενη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Τόσο οι νέες πηγές πρώτων υλών και ιδιαίτερα του πετρελαίου, οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε υπερπόντιες περιοχές, όσο και η ανάγκη επέκτασης των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο στηρίζονται στη θαλάσσια μεταφορά. Οι μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις που βελτιώνουν συνεχώς την ποιότητα της θαλάσσιας μεταφοράς και μειώνουν το κόστος της, συμβάλλουν στην τάση της ενοποίησής τους. Στην ενοποίηση αυτή, το μεταφορικό μέσο αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα διότι το φθινό μεταφορικό κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διευρύνει το μέγεθος των αγορών και να προωθήσει την εξειδίκευση.

Το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διασκορπισμένο ανά τον κόσμο με τρόπο τέτοιο που μόνο μέσω θαλάσσης είναι εφικτό να συνδεθούν με τις καταναλωτικές αγορές. Ωστόσο, το ίδιο ισχύει και για τη διανομή των προϊόντων μεταποίησης στις διάφορες καταναλωτικές αγορές και συνήθως σε αυτές που βρίσκονται σε εξαιρετικά μακρινές αποστάσεις από τα κέντρα παραγωγής.

Οι εξελίξεις αυτές αντανακλώνονται στα στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες. Στον Πίνακα 2.2 παρουσιάζεται ο όγκος του παγκοσμίου θαλάσσιου εμπορίου συνολικά και ανά κατηγορία χύδην φορτίων, ενώ στον Πίνακα 2.3 παρουσιάζεται το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό έργο. Επιπλέον, παρουσιάζονται οι εξελίξεις κατά κατηγορία φορτίου την ίδια χρονική περίοδο.

Πίνακας 2.2. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο(σε εκατομμύρια τόνους)

Έτος	Αργό πετρέλαιο	Παράγωγα Προϊόντα πετρελαίου	Σιδηρομεταλλεύματα	Άνθρακας	Σιτηρά	Λοιπά Φορτία	Σύνολο
1990	1.190	336	347	342	192	1.483	3.977
2000	1.608	419	454	523	230	2.119	5.434
2001	1.592	425	452	565	234	2.165	5.513
2002	1.588	414	484	570	245	2.210	5.595
2003	1.650	435	540	610	240	2.280	5.840
2004	1.690	448	575	635	250	2.370	6.055
2005	1.725	464	605	655	260	2.450	6.247

Πίνακας 2.3. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο(σε δισεκατομμύρια τονομύλια)

Έτος	Αργό πετρέλαιο	Παράγωγα Προϊόντα πετρελαίου	Σιδηρομεταλλεύματα	Άνθρακας	Σιτηρά	Λοιπά Φορτία	Σύνολο
1990	6.261	1.560	1.978	1.849	1.073	4.041	17.121
2000	8.180	2.085	2.545	2.509	1.244	6.113	23.016
2001	8.074	2.105	2.575	2.552	1.322	6.280	23.241
2002	7.848	2.050	2.731	2.549	1.241	6.440	23.251
2003	8.330	2.155	3.030	2.700	1.335	6.675	24.589
2004	8.495	2.220	3.210	2.780	1.390	6.975	25.440
2005	8.790	2.300	3.360	2.840	1.445	7.245	26.335

Σύμφωνα με τους παραπάνω πίνακες, τόσο οι εξελίξεις του εμπορίου που διακινείται μέσω θαλάσσης, όσο και το μεταφορικό έργο της ναυτιλίας, αποτυπώνουν αρκετά ευνοϊκές συνθήκες στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών. Συγκρίνοντας την τάση της περιόδου 1990-2000 καθώς και αυτή της περιόδου 2000-2005, παρατηρούμε τους ίδιους αυξητικούς ρυθμούς στον όγκο του εμπορίου και στο μεταφορικό έργο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Όσο αναφορά τις επιμέρους κατηγορίες, παρατηρούμε πως τα σιδηρομεταλλεύματα και τα λοιπά φορτία έχουν την μεγαλύτερη συμβολή στην ανοδική πορεία.

Το αυξανόμενο μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών διαπιστώνεται κυρίως από τις εξελίξεις στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων που ακολουθούν υψηλούς ρυθμούς. Η μεγαλύτερη αύξηση που ξεπερνά το 15% ετησίως, εμφανίζεται στο εμπόριο μεταξύ των χωρών της Ασίας και με σχετικά χαμηλότερους ρυθμούς ακολουθεί η αύξηση στην περιοχή του Ειρηνικού. Επιπλέον, στον υπερατλαντικό εμπόριο υπάρχουν πολύ χαμηλότεροι ρυθμοί αύξησης, ενώ ικανοποιητικοί είναι οι ρυθμοί στη Βόρεια Ευρώπη και στη Μεσόγειο. Ωστόσο, οι δυνάμεις πίσω από την αύξηση του εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων είναι οι χώρες της Άπω Ανατολής και ειδικότερα η Κίνα. Με δεδομένο το γεγονός ότι οι χώρες της Άπω Ανατολής κυριαρχούν στις εξαγωγές και τις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων, οι εμπορικοί δρόμοι της Ασίας έχουν γίνει οι σημαντικότεροι εμπορικοί δρόμοι παγκοσμίως. Ο τρίτος σημαντικότερος δρόμος στον κόσμο είναι η διαδρομή Άπω Ανατολή- ΕΕ. Όμως, η ανάπτυξη αυτή έχει επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στον ευρωπαϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, η διαδικασία της μεταμόρφωσης, καθώς και η ανάπτυξη των δικτύων των θαλάσσιων μεταφορών τροφοδοσίας, γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη με σκοπό να εξυπηρετηθούν οι αφίξεις των πλοίων που μεταφέρουν τις εισαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την Άπω Ανατολή.

Πίνακας 2.4. Εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά Μέσο Μεταφοράς

	Εμπόριο με τρίτες χώρες						Ενδοκοινοτικές	
	Εξαγωγές		Εισαγωγές		Εξαγωγές + Εισαγωγές		Εισαγωγές	
Θαλάσσια μεταφορά	308,5	76,7%	1121,6	70,5%	11430,0	71,7%	284,5	18,1%
Οδικές μεταφορές	52,8	13,1%	48,0	3,0%	100,8	5,1%	489,9	31,1%
Σιδηρόδρομος	20,1	5,0%	69,2	4,3%	89,3	4,5%	96,7	6,1%
Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	6,8	1,7%	18,2	1,1%	24,9	1,3%	70,3	4,5%
Αγωγοί	3,4	0,9%	275,6	17,3%	279,1	14,0%	121,1	7,7%
Εναέριες Μεταφορές	5,1	1,3%	4,7	0,3%	9,8	0,5%	1,1	0,1%
Άλλες	5,3	1,3%	54,4	3,4%	59,7	3,0%	511,1	32,5%
Σύνολο	402	100%	1591,7	100%	1993,6	100%	1574,6	100%

Η εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και για τις οικονομίες των κρατών-μελών. Όπως απεικονίζεται και στον Πίνακα 2.4, το 76,7% των εξαγωγών των κρατών-μελών προς τρίτες χώρες και το 70,5% των εισαγωγών μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Επίσης, μέσω θαλάσσης μεταφέρεται και το 18,1% του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

2.3 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία

2.3.1 Η Δυναμικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας

Στο ευνοϊκό αυτό οικονομικό περιβάλλον και τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, ήταν επόμενο να ανταποκριθεί η πλευρά της προσφοράς η οποία εκφράζεται από τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου. Οι εξελίξεις στην κατανομή της χωρητικότητας κατά γεωγραφικές περιοχές και τις σημαίες των χωρών και των συμφερόντων ή ιδιοκτησίας αντανακλούν τις τάσεις των τελευταίων χρόνων. Ωστόσο, οι εξελίξεις αυτές συνδέονται με παράγοντες που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα κάθε σημαίας και τον διεθνή καταμερισμό της εργασίας στον κλάδο της ναυτιλίας. Στον Πίνακα 2.5. παρουσιάζεται η εξέλιξη της δυναμικότητας της ναυτιλίας υπό ευρωπαϊκές σημαίες

(Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου – ΕΟΧ) καθώς και η εξέλιξη της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Πίνακας 2.5. Δυναμικότητα εμπορικού στόλου χωρών της ΕΕ και ΕΟΧ (2005 σε gt πλοία 100gt και άνω)

Χώρα	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ
Αυστρία	8	34.068
Βέλγιο	67	4.379.044
Κύπρος	962	20.643.714
Δανία	377	7.336.118
Εσθονία	57	307.130
Φινλανδία	162	1.394.815
γάλλια	191	4.489.708
Γερμανία	486	9.192.559
Ελλάδα	1.276	31.779.946
Ιρλανδία	52	378.562
Ιταλία	863	10.839.764
Λετονία	30	251.037
Λιθουανία	65	373.765
Λουξεμβούργο	36	382.975
Μάλτα	1.168	22.991.468
Ολλανδία	582	4.917.743
Πολωνία	51	69.937
Πορτογαλία	159	1.233.081
Σλοβακία	27	127.343
Ισπανία	226	2.272.430
Σουηδία	358	3.610.858
Μεγάλη Βρετανία	595	10.285.293
Σύνολο Ε.Ε.	7798	137.291.358
Ισλανδία	16	9.868
Νορβηγία	1.233	17.031.085
Σύνολο ΕΟΧ	9.047	154.332.311

Παρατηρείται πως παρά τη μείωση στον αριθμό των πλοίων, η χωρητικότητα του ευρωπαϊκού στόλου αυξάνει συνεχώς σε ολόκληρη την εξεταζόμενη περίοδο. Συνεχή αύξηση παρουσιάζεται τόσο σε αριθμό πλοίων, όσο και σε χωρητικότητα, και αποτελεί τάση που ανταποκρίνεται στις ευνοϊκές εξελίξεις της ζήτησης που προαναφέρθηκαν προηγούμενα. Μετά τη μείωση μεταξύ των ετών 1990 – 2000, σαν ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο, ο στόλος που δραστηριοποιείται υπό σημαία κράτους του ΕΟΧ αρχίζει να αυξάνει το ποσοστό του, με αποκορύφωμα βέβαια το 2004 που πραγματοποιήθηκε η πρόσφατη διεύρυνση της Ε.Ε. και εκτός των άλλων χωρών προστέθηκαν δύο σημαίες με μεγάλη δυναμικότητα, αυτές της Μάλτας και της Κύπρου. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι ο ευρωπαϊκός στόλος όχι μόνο επωφελείται από την αυξανόμενη ζήτηση, αλλά αυξάνει το μερίδιο του στην

παγκόσμια χωρητικότητα παρά τις όποιες τάσεις μετακίνησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας προς τρίτες χώρες.

Επιπλέον, η ελεγχόμενη από κατοίκους ευρωπαϊκών χωρών ή ευρωπαϊκών συμφερόντων ναυτιλία μετά την πρόσφατη διεύρυνση ανέρχεται πλέον το 41% του παγκόσμιου στόλου. Σε σχέση με το προηγούμενο αντίστοιχο ποσοστό (της Ε.Ε. των 15 κρατών – μελών) δεν υπήρξε σημαντική αύξηση, δεδομένου ότι πλοιοκτήτες των χωρών – μελών της Ε.Ε. ήλεγχαν μεγάλο ποσοστό της υπό Κυπριακή σημαία και σημαία Μάλτας χωρητικότητας.

Εξετάζοντας την κατανομή της δυναμικότητας ανάμεσα στις σημαίες των χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.5. παρατηρούμε πως η Ελλάδα παραμένει η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη με περισσότερους από 31 εκατομμύρια gt, και ακολουθεί η Μάλτα (22,9 εκ.), η Κύπρος (20,6 εκ.) και η Νορβηγία, που ανήκει στον ΕΟΧ, αλλά όχι στην Ε.Ε. (17 εκ.). Όμως, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζει πρόσφατα ο εμπορικός στόλος της Μεγάλης Βρετανίας και κατόπιν της Γερμανίας. Η αύξηση αφορά ιδιαίτερα στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε χώρες όπως η Ιρλανδία, η Δανία, το νέο φορολογικό καθεστώς οδήγησε σε νέες αυξήσεις χωρητικότητας. Αύξηση παρουσιάζει επίσης ο εμπορικός στόλος της Ελλάδος, της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Σουηδίας, ενώ μείωση παρουσιάζουν οι στόλοι της Νορβηγίας και της Πορτογαλίας.

Επίσης, εκτός από τον εμπορικό στόλο που δραστηριοποιείται υπό ευρωπαϊκές σημαίες, οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές ελέγχουν και έχουν στη δική τους ιδιοκτησία εμπορικό στόλο με σημαίες τρίτων χωρών που φθάνει το 113,7 εκατ. gt. Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών (Ε05Α), το σύνολο της χωρητικότητας ευρωπαϊκών συμφερόντων υπό ευρωπαϊκές ή ξένες σημαίες φθάνει τα 268 εκατ. gt, ή το 43,3% του παγκόσμιου στόλου. Και εδώ η Ελλάδα παραμένει η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο δεδομένου ότι τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν το 19% περίπου του παγκόσμιου στόλου.

Αξίζει να τονιστούν και τα χαρακτηριστικά της ηλικιακής σύνθεσης του ευρωπαϊκού στόλου. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, για την ίδια χρονική περίοδο καθώς και για το 2004, ο υπό ευρωπαϊκές σημαίες εμπορικός στόλος εμφανίζεται στο σύνολο του νεότερος (μέση ηλικία 11,94 έτη) σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο που είναι 12,92 έτη. Όμως εμφανίζεται με μεγαλύτερη μέση ηλικία στην κατηγορία των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου 13,95 έτη και επιβατηγών 13,25 έτη έναντι μέσης ηλικίας 13,34 έτη και 12,06 έτη του παγκόσμιου στόλου αντίστοιχα. Η μέση ηλικία όμως, αυξάνεται τα τρία τελευταία χρόνια. Για το σύνολο του εμπορικού στόλου του ΕΟΧ από 10,97 έτη το 2003 αυξάνει στο 11,94 έτη το 2004 και στα 12,2 έτη το 2005. Για τον παγκόσμιο στόλο από 13,3 έτη το 2003 στα 13,4 έτη το 2005.

Σημαντικές είναι επίσης οι παραγγελίες των υπό ναυπήγηση πλοίων ευρωπαϊκών συμφερόντων σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρονται στον Πίνακα 2.6

Πίνακας 2.6. Παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων κατά τύπο πλοίου και χώρα συμφερόντων

Τύπος πλοίου	Από χώρες ΕΟΧ		Από όλο τον κόσμο	
	Αριθμός πλοίων	Μεταφορική ικανότητα dwt	Αριθμός πλοίων	Μεταφορική ικανότητα dwt
Ξηρού φορτίου	146	993.311	427	3.451.212
Πλοία Ε/Κ	585	24.136.399	1.078	52.388.847
Δεξαμενόπλοια	641	36.470.305	1.474	93.734.315
Γενικού φορτίου	188	13.739.608	799	64.396.244
RoRo	75	1.162.380	173	2.612.480
Επιβατικά	71		159	
Σύνολα	1.706	75.502.003	4.100	216.583.098

Τα μεγέθη των νέων ναυπηγήσεων θα συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της δυναμικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ιδιαίτερα σε κατηγορίες πλοίων, όπως τα πλοία μεταφοράς ε/κ (containers) και στη βελτίωση της ηλικιακής σύνθεσης του ευρωπαϊκού στόλου.

2.3.2 Η Σημασία της Ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής σημαίας

Η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου η υπερβάλλουσα χωρητικότητα από την πλευρά της προσφοράς και η ισχυρή διαπραγματευτική θέση της ζήτησης αποτελούν συχνό φαινόμενο πιέζοντας τις τιμές των ναύλων προς τα κάτω. Έτσι, η δομή του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα προκειμένου αυτές να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές.

Στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι διαμορφώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου και βρίσκονται έξω από τον έλεγχο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το σχετικά υψηλό επίπεδο των μισθών, το φορολογικό καθεστώς, τα εκτεταμένα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, τα υψηλά επίπεδα απαιτήσεων και προτύπων ποιότητας και ασφάλειας στην εργασία, αποτέλεσαν σοβαρά αίτια του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του ευρωπαϊκού στόλου.

Σ ένα περιβάλλον που δεν ήταν αρκετά ευνοϊκό, προκειμένου να διασφαλίσουν τη μελλοντική τους θέση και κερδοφορία, πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφάρμοσαν στρατηγικές οι οποίες δεν λαμβάνουν υπόψη τους τόπους εγκατάστασης. Έτσι είχαμε ως αποτέλεσμα την τεράστια συρρίκνωση του εμπορικού στόλου υπό ευρωπαϊκές σημαίες στη δεκαετία του 1980, εξέλιξη η οποία ανεκόπη στα τέλη της ίδιας δεκαετίας καθώς και στην επομένη χρονική περίοδο μέχρι και σήμερα.

Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για να αντιμετωπιστούν οι δυσμενείς τάσεις και εξελίξεις, τόσο από τις επιμέρους χώρες, όσο και σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης, είχαν ως αποτέλεσμα να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τη διάβρωση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και να ανακόψουν σε κάποιο βαθμό την προηγούμενη τάση. Τα

παράλληλα ή τα δευτέρα νηολόγια, τα φορολογικά κίνητρα, η τήρηση και η επιβολή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας και περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ασφάλειας, τα υψηλά επίπεδα εκπαίδευσης, η καταπολέμηση της νόθευσης του ανταγωνισμού κ.λπ. αποτέλεσαν τα κύρια εργαλεία ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας.

Σήμερα η ευρωπαϊκή ναυτιλία φαίνεται να ανταποκρίνεται στα κριτήρια της διεθνώς ανταγωνιστικής ναυτιλίας που εξελίσσεται συνεχώς τεχνολογικά και προσφέρει ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, φιλικές προς το περιβάλλον. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν τη βασική φιλοσοφία και τις κύριες κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στον ευρωπαϊκό χώρο οι πολιτικές για τη ναυτιλία απορρίπτουν τις μορφές του παραδοσιακού προστατευτισμού και της κρατικής παρέμβασης με τις αντίστοιχες δυσκαμψίες. Η ενίσχυση και η στήριξη της ναυτιλίας τόσο στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς όσο και στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος επιδιώκεται μέσω κινήτρων.

Τέλος, η προσέλκυση και η ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διεθνώς ανταγωνιστικών, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και θέσεις εργασίας, καθώς και τη θέσπιση κατάλληλων κινήτρων με ισότιμα κριτήρια και αρχές. Οι κατάλληλες ρυθμίσεις που αφορούν τη φορολογία και τις κοινωνικές εισφορές, η ανάπτυξη υποδομών και η ενίσχυση της τεχνολογίας θα αποτελέσουν τους πλέον καθοριστικούς παράγοντες για την εγκατάσταση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κάθε μορφής σε ευρωπαϊκό έδαφος.

2.4 Οι Αναγκαιότητες Διατήρησης Ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας

2.4.1 Ο Στρατηγικός χαρακτήρας της Ναυτιλίας

Ο στρατηγικός χαρακτήρας και οι αναγκαιότητες ανάπτυξης και διατήρησης μιας ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας συνδέεται σαφώς με δυο παράγοντες που αφορούν την οικονομική ανεξαρτησία και την αμυντική ικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Οικονομική Ανεξαρτησία αφορά παράγοντες όπως:

- Η διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών θαλάσσιων μεταφορών με υπηρεσίες χαμηλού κόστους αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας αλλά και την ανεξαρτησία της Ευρωπαϊκής οικονομίας.
- Η διατήρηση ανοικτών ανταγωνιστικών ναυτιλιακών αγορών καθώς και η επιβολή και αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού ανεξαρτήτως σημαίας.
- Οι υψηλού επιπέδου ποιοτικές μεταφορές με κύρια στοιχεία όπως είναι η ασφάλεια, η περιβαλλοντική προστασία, η αξιοπιστία κ.τ.λ., αποτελούν κύριες επιδιώξεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για την Ναυτιλία.

- Η ύπαρξη ναυτιλιακής δραστηριότητας σε μια χώρα μπορεί να θεωρηθεί ότι δημιουργεί τις δυνατότητες και τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της έρευνας, της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας.

Επιπλέον, η ύπαρξη μιας ισχυρής ναυτιλίας στον Αμυντικό σχεδιασμό και τις Στρατιωτικές ανάγκες διαδραματίζει ένα σημαντικό στρατηγικό ρόλο. Στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας λαμβάνεται υπόψη η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της ναυτιλίας της. Εκτός όμως απ' αυτήν, το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό το οποίο μπορεί να κινητοποιηθεί, αποτελεί έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα. Συνεπώς, και τα δυο στοιχεία αυτά σε ορισμένες περιπτώσεις χωρών, όπως η δική μας, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για την αμυντική ικανότητα της χώρας μας στο Αιγαίο με τον ρόλο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Οι εφεδρείες των κατάλληλων τύπων πλοίων και ναυτικών ανάλογα με τις στρατιωτικές προτεραιότητες κάθε χώρας και τη γεωγραφική της θέση, συνιστούν αντικείμενο μελέτης και αμυντικού σχεδιασμού.

2.4.2 Οι Επιπτώσεις στην Ναυτιλία και ο ρόλος της στην οικονομία

Οι επιπτώσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται και αφορούν κυρίως τα παρακάτω μακροοικονομικά μεγέθη :

1. Εθνικό Προϊόν και Εισόδημα
2. Ενίσχυση Ισοζυγίου Πληρωμών
3. Απασχόληση

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην οικονομία. Αναλόγως με το μέγεθος του σε κάθε χώρα η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο Εθνικό Προϊόν και το Εισόδημά της. Η παραγόμενη αξία προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών των θαλάσσιων μεταφορών που ακολουθεί, όσο κι από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και τους κλάδους της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές. Σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις, τα έσοδα της ναυτιλίας από το σύνολο των παγκόσμιων ναυτιλιακών μεταφορών το 2005 ανήλθαν στα 287 δις από τα οποία τα 127 δις αντιστοιχούσαν στην Ευρωπαϊκή Ναυτιλία. Για το 2004 που ήταν η καλύτερη χρονιά τα τελευταία 30 χρονιά, το αντίστοιχο σύνολο ανερχόταν στα 342 δις για την παγκόσμια ναυτιλία. Όμως, η σχετική μείωση το 2005, φαίνεται να οφείλεται στην είσοδο της αυξημένης χωρητικότητας και της σχετικής μείωσης των ναύλων, παρά τη διατήρηση ή αύξηση της ζήτησης σε υψηλά επίπεδα.

Επίσης, το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν στο σύνολό τους διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες, τα έσοδά τους έχουν την ίδια σημασία αυτά των εξαγωγών της χώρας. Σαφώς, αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις, οι οποίες ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας. Σε πολλές χώρες όπως η Ελλάδα με

χρόνιο εμπορικό έλλειμμα, η συμβολή των συναλλαγματικών εισροών από τη ναυτιλία υπήρξε πάντα στοιχείο σημαντικής στήριξης του Ισοζυγίου και της συναλλαγματικής σταθερότητας. Τέλος, όσο αναφορά τα αντίστοιχα μεγέθη που καταγράφουν οι επίσημες στατιστικές των επιμέρους χωρών, αυτά εμφανίζονται δυσανάλογα με την αντίστοιχη δυναμικότητα της ναυτιλίας της. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε παράγοντες που αφορούν τόσο τους τρόπους καταγραφής των στοιχείων όσο και τις δομές και τη διασύνδεση κάθε ναυτιλίας με την οικονομία της χώρας.

Η Απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται άμεσα στη ναυτιλία, καθώς κι αυτών που απασχολούνται στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων, αποτελεί μια πολύ σημαντική επίπτωση στην οικονομία. Η δημιουργία θέσεων εργασίας στις άμεσες και έμμεσες συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελεί σημαντικό στοιχείο στην Ευρωπαϊκή οικονομία. Μετά τη μεγάλη μείωση του υπό Ευρωπαϊκή σημαία στόλου στη δεκαετία του 1980 και την προσπάθεια μείωσης του εργατικού κόστους, χρησιμοποιώντας ναυτικούς τρίτων χωρών, τη μείωση της σύνθεσης του πληρώματος, τη σχετική ανάπτυξη του μεγέθους των πλοίων και τις τεχνολογικές εξελίξεις που επιτρέπουν μικρότερο αριθμό ναυτεργατών στα περισσότερα επίπεδα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών και ιδιαίτερα των Ευρωπαίων μειώθηκε σημαντικά. Επίσης, σημαντικά είναι σήμερα και τα προβλήματα εξεύρεσης αξιωματικών και ανωτέρων πληρωμάτων, γεγονός που αντανακλά μια εξασθένηση του ενδιαφέροντος και στροφή από το ναυτικό επάγγελμα διεθνώς.

Τέλος, ο εκτιμώμενος αριθμός των άμεσα απασχολούμενων στη ναυτιλία Ευρωπαίων πολιτών, το 2004 ανερχόταν στις 148.400 ναυτικούς προσθέτοντας 78.900 ναυτικούς που υπηρετούσαν σε σημαίες των νέων χωρών της διεύρυνσης, φτάνουμε στο σύνολο των 227.300 απασχολούμενων Ευρωπαίων ναυτικών για τις 25 χώρες. Αξίζει να σημειωθεί όμως ότι στη ναυτιλία των νέων χωρών υπηρετούν σε πολύ μεγάλο βαθμό πολίτες από χώρες όπως, Πολωνία, Λετονία κ.λπ.

3. Πως ρυθμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα

3.1. Ιστορική αναδρομή

Κρίσιμο ρόλο στην συνοχή του ελληνικού έθνους διαδραματίζει από πολλές απόψεις η ακτοπλοΐα. Από οικονομικής απόψεως, η ακτοπλοΐα επιδρά σε σημαντικό βαθμό στην τουριστική και κατά συνέπεια στην οικονομική ανάπτυξη, ενώ από την κοινωνική σκοπιά, συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής και δημιουργεί ευκαιρίες για ανάπτυξη και εγκατάσταση. Από γεωγραφικής απόψεως, αποτελεί « γέφυρα» διότι συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά και δημιουργεί θαλάσσιους δρόμους. Επιπλέον, η ακτοπλοΐα επιτελεί και ρόλο κοινωνικής υπηρεσίας, εφόσον σε

αρκετά από τα ελληνικά νησιά οι υποδομές παροχής υπηρεσιών υγείας και νοσοκομειακής περίθαλψης είναι περιορισμένες έως και ανύπαρκτες. Έτσι, καλύπτει έμμεσα το πρόβλημα που δημιουργείται στα νησιά, με την διαμετακόμιση των ασθενών από τα νησιά στην Ηπειρωτική Ελλάδα.

Συνεπώς, τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, η οποία αποτελείται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων (14.854 χλμ) και το νησιωτικό σύμπλεγμα που περιλαμβάνει 3.500 νησιά, εξηγούν τη μακρά ενασχόληση του κράτους για τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας. Οι πολλαπλές και διαφορετικές μορφές της ακτοπλοϊκής αγοράς που υπάρχουν στην Ελλάδα οδήγησαν κατά τα πρώτα χρόνια στην κρατική παρέμβαση. Ειδικότερα, κατά τα έτη 1825-1892 και 1945-1947 επικρατεί το κρατικό μονοπώλιο, τα έτη 1892-1932 ο καταστροφικός ανταγωνισμός, το 1938- 1940 η αναγκαστική κοινοπραξία, όπου τελικά κατέληξε (το 1947) στο ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο με πολλαπλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού, που ουσιαστικά διατηρείται μέχρι σήμερα σε ένα βαθμό. Ο κρατικός παρεμβατισμός δεν είχε πάντοτε τα ίδια ποιοτικά χαρακτηριστικά, διότι ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και οι διατάξεις του για την ακτοπλοΐα, αποτελούσε τον πυρήνα του θεσμικού πλαισίου μέχρι το 2001 με αποτέλεσμα ο κεντρικός παράγοντας να ήταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με δεδομένη την κατάσταση του θεσμικού πλαισίου που επικρατούσε έως το 2001, η ελληνική ακτοπλοΐα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ρυθμιζόμενη. Η Πολιτεία άφηνε πολύ μικρά περιθώρια ανταγωνισμού μεταξύ των Ελλήνων ακτοπλοίων, γεγονός που επιδρούσε αρνητικά στην πορεία προς τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού συστήματος. Έτσι, ο έλεγχος εισόδου και εξόδου από τον κλάδο, η επιβολή τιμών, η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας και η παροχή αδειών σκοπιμότητας από το ΥΕΝ, δεν άφηναν περιθώρια για την βελτίωση του συστήματος.

Για την έναρξη της απελευθέρωσης της ακτοπλοϊκής αγοράς και δεδομένης της χρονικής ταύτισης με την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων, η Ελλάδα αποφάσισε το άνοιγμα της αγοράς στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες. Έτσι, η ευρωπαϊκή πορεία που ακολουθήθηκε για να φτάσουμε στην απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς ήταν η δημιουργία δυο μεγάλων προσπαθειών. Η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης έγινε κατά την διάρκεια των ετών 1984-1986 όταν το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε μια απόφαση του (1984) κατέληξε στο ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να διαμορφώσει προτάσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Έτσι, η Επιτροπή ανέλαβε δράση και δημοσίευσε ένα Μνημόνιο που περιλάμβανε προτάσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ως βάση στη δημιουργία του Μνημονίου αποτέλεσε η αναγκαιότητα εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές ενδοκοινοτικού χαρακτήρα. Ήταν ξεκάθαρο πλέον ότι η εφαρμογή ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, διατέλεσε σοβαρή προϋπόθεση για τη δημιουργία μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς. Εκτός, όμως, από τη δημιουργία ενιαίου θεσμικού πλαισίου, αναγκαίος παράγοντας για τη βελτίωση της

αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας διαδικασίας ήταν και ο ανταγωνισμός.

Τέλος, το 1989, γίνεται η δεύτερη προσπάθεια όταν η Επιτροπή κατέθεσε μια τροποποιημένη πρόταση η οποία προέβλεπε μεταβατικές διατάξεις για την απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και συγκεκριμένες παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις. Οι εξαιρέσεις αυτές, αφορούσαν στο μέγεθος των πλοίων και ειδικές προβλέψεις για συγκεκριμένες διαδρομές. Λίγο αργότερα, κατατέθηκε και η αναθεωρημένη πρόταση της Επιτροπής, η οποία συνέδεσε την απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών με την παράλληλη σύγκλιση των όρων παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε και η προοπτική ολοκλήρωσης της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Όμως, παρόλα τα μεγάλα και θετικά βήματα που πραγματοποιούσε σε θεσμικό επίπεδο η Επιτροπή, τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης πρότασης κοινής πολιτικής ήταν εξαρχής περιορισμένα.

3.2. Το παρόν

Το Υπουργείο Ελληνικής Ναυτιλίας, προκειμένου να μπορέσει να προσαρμοστεί σε ορισμένες διατάξεις του ευρωπαϊκού κανονισμού δημιούργησε κάποιες αλλαγές στους εκάστοτε νόμους που ίσχυαν και πιο συγκεκριμένα για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα. Οι αλλαγές αυτές αφορούν επουσιώδεις διατάξεις ή υιοθετούν στο ελληνικό δίκαιο πρακτικές που ήδη ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, βάση του ευρωπαϊκού κανονισμού. Σύμφωνα με τις τροποποιήσεις που έγιναν στους εκάστοτε νόμους, επιτρέπεται σε όλες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές της επιλογής τους. Το YEN εξακολουθεί να ανακοινώνει το δίκτυο των γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή κάθε έτους, ωστόσο αυτό το δίκτυο είναι πλέον ενδεικτικό, δηλαδή οι ακτοπλοΐοι έχουν πλέον τη δυνατότητα να προτείνουν και άλλα δρομολόγια στις αιτήσεις τους. Επιπλέον, επιτρέπεται η τροποποίηση των δρομολογίων στη διάρκεια του έτους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Στις αποφάσεις του YEN λαμβάνονται υπόψη οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), στο οποίο μετέχουν με δικαίωμα ψήφου Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου, εκπρόσωποι όλων των εμπλεκομένων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

Έτσι, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παρεμβαίνει στο αναγκαίο μέτρο στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

α) οι συνθήκες που επικρατούν στα λιμάνια δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων

β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων εμποδίζει την τακτική παροχή υπηρεσιών στην συγκεκριμένη γραμμή.

Επιπλέον, το YEN επιβάλλει στις Ακτοπλοϊκές Εταιρείες, όρους σχετικά με :

α) Την υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων για 10 μήνες ετησίως,

β) Τη συχνότητα των δρομολογίων,

γ) Τον αριθμό και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, στα οποία πρέπει να περιλαμβάνεται ένας ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και μελών του πληρώματος.

δ) Την υποχρεωτική γλωσσομάθεια για το σύνολο των μελών του πληρώματος των επιβατικών πλοίων με ελληνική σημαία.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για τα δρομολόγια στα οποία, το λιμάνι αφετηρίας και το λιμάνι προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες, καθώς και όταν το λιμάνι αφετηρίας και το λιμάνι προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία.

Επιπροσθέτως, αν κάποιο δρομολόγιο είναι μεικτό, δηλαδή περιλαμβάνει τμήμα που πληροί τα παραπάνω κριτήρια, καθώς και για τα λιμάνια χαμηλής επιβατική κίνησης, η τιμή οικονομικής θέσης στο ρυθμιζόμενο κομμάτι δρομολογίου, ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι ναύλοι στα περισσότερα δρομολόγια να είναι απελευθερωμένοι (95%), ενώ το κράτος παρεμβαίνει σε ορισμένα, κυρίως άγονα δρομολόγια.

Τέλος, επιτρέπεται σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες το επιθυμούν, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν πλοία που έχουν συμπληρώσει το 30ο έτος της ηλικίας τους, αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές, όπως :

α) Την τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για την συγκράτηση των νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης,

β) Την εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος κ.λπ. ,

γ) Την διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες.

3.3. Το (Ευρωπαϊκό) Μέλλον

Το θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεχώς εξελίσσεται, μεταλλάσσεται και βελτιώνεται. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με την πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για την «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ», αποτελεί τη «Γαλάζια Βίβλο» και ένα Σχέδιο Δράσης στο οποίο περιλαμβάνεται το αναλυτικό πρόγραμμα εργασίας για τα επόμενα χρόνια. Η «Γαλάζια Βίβλος» σηματοδοτεί την έναρξη μιας νέας εποχής στις σχέσεις της Ευρώπης με τους ωκεανούς και τις θάλασσες, καθώς κι ένα προϊόν λεπτομερούς δημόσιας συνδιάσκεψης για την ανάπτυξη της μελλοντικής ολοκληρωμένης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στα πλαίσια της «Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής», η Ευρωπαϊκή Ένωση υπόσχεται για δράσεις, όπως :

- Ένα Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών δίχως σύνορα,
- Μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα,
- Ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία,
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές, που θα αναπτυχτούν από τα κράτη – μέλη,
- Μια Στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές,
- Μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και της ρύπανσης που δημιουργείται από τη θαλάσσια δραστηριότητα,
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και των καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών, όπως είναι η αλιεία στην ανοιχτή θάλασσα με τράτες βυθού.

Τέλος, η χώρα μας δε σταματά να υπενθυμίζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση την ιδιαιτερότητα της Ελλάδας, ως νησιωτική χώρα, καθώς ο νησιωτικός χαρακτήρας της, δημιουργεί ιδιαίτερες και σημαντικές ανάγκες για ποιοτικές και επαρκείς συγκοινωνίες. Η χώρα μας αναγνωρίζοντας ότι οι θαλάσσιες περιοχές και οι ακτές της είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική της ευημερία και περαιτέρω ανάπτυξή της, στηρίζει επιμέρους πρωτοβουλίες που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο της Γαλάζιας Βίβλου, και οι οποίες πρόκειται να αυξήσουν την ικανότητα τόσο των ευρωπαϊκών κρατών όσο και της χώρας μας, να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας.

4. Οι κρατικές ενισχύσεις στην Ελλάδα

4.1 Το νέο καθεστώς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2003 ενέκρινε ένα νέο καθεστώς για τις κρατικές ενισχύσεις το οποίο αφορά τις διάφορες μορφές φορολογικών προνομίων, με στόχο την ενθάρρυνση της επιστροφής των πλοίων υπό ευρωπαϊκή σημαία και τη χρησιμοποίηση ευρωπαϊκών πληρωμάτων.

Το νέο αυτό καθεστώς περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες βοηθειών, εκ των οποίων η πρώτη αφορά την αγορά της ακτοπλοΐας και ορίζει ότι:

1. Οι φοροαπαλλαγές προς τους ναυτικούς που εργάζονται στην ακτοπλοΐα, οι οποίες θα χορηγούνται μόνον για το πλήρωμα που προέρχεται από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι για τους ναυτικούς από τρίτες χώρες.
2. Η δεύτερη αφορά την παροχή κρατικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες βάσει της ισχύουσας σήμερα κοινοτικής νομοθεσίας μπορούν να δοθούν μόνο για πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία. Σε περίπτωση που μειώσει το υπό ευρωπαϊκή σημαία τονάζ μετά την επιλογή της, οι διευκολύνσεις θα παρέχονται αποκλειστικά για πλοία που φέρουν ευρωπαϊκή σημαία.
3. Η τρίτη κατηγορία αφορά την ακτοπλοΐα και τις εμπορευματικές μεταφορές μικρών αποστάσεων, όπου θα επιτρέπεται η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης σε νέες γραμμές για διάστημα μέχρι τριών ετών από την έναρξη των δρομολογίων. Το μέτρο στοχεύει στην ενθάρρυνση της δημιουργίας νέων θαλάσσιων γραμμών που θα αποσυμφορήσουν τις οδικές μεταφορές.

4.2 Ο βαθμός της Κρατικής Παρέμβασης

Η κρατική πολιτική θα πρέπει να στηρίζεται πάνω σε μια βασική αρχή για την ακτοπλοΐα καθώς και για κάθε άλλη δραστηριότητα, η οποία είναι ο ανταγωνισμός. Ο ανταγωνισμός, είναι ο μόνος μηχανισμός που οδηγεί στην παροχή ενός υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, με ικανοποιητικούς συνδυασμούς τιμής και κόστους των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Επιπλέον, η διαμόρφωση των ναύλων σε επίπεδα που εξασφαλίζουν την κερδοφορία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αποτελεί τον βασικό μηχανισμό που εξασφαλίζει την προσέλκυση νέων κεφαλαίων και επενδύσεων στον κλάδο από τις υπάρχουσες ή νέες επιχειρήσεις με περαιτέρω ενίσχυση του ανταγωνισμού, βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και διασφάλιση της σταθερής προσφοράς αυτών. Έτσι, στην ουσία ο καταναλωτής είναι ο μόνος που μπορεί να ελέγξει το ύψος της τιμής σε κάθε υπηρεσία.

Επίσης, η κρατική παρέμβαση μπορεί να στοχεύσει στα εξής :

α) Στη διατήρηση του πληθυσμού στα μικρά νησιά (Κατηγορία Γ). Η εξασφάλιση των μέσων για την ικανοποιητική διαβίωση των κατοίκων απαιτεί και την

εξασφάλιση ικανοποιητικής μεταφορικής διασυνδέσεώς τους με το κέντρο και τα άλλα νησιά.

β) Στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας και του τουρισμού στα νησιά των Κατηγοριών Β και Γ, ώστε να καταστούν και αυτά βιώσιμα και αυτοδύναμα.

γ) Στην αποτροπή της επιβολής μονοπωλιακών τιμών στις γραμμές των Κατηγοριών Β και Γ και στην εξασφάλιση ικανοποιητικών συνδυασμών ποιότητας-ποσότητας και κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρονται από τη μοναδική εταιρία που εξυπηρετεί συνήθως αυτές τις γραμμές. Η παραχώρηση της εξυπηρετήσεως των γραμμών αυτών θα πρέπει να πραγματοποιείται με τη διενέργεια διαφανών δημοπρασιών μεταξύ των ενδιαφερομένων ακτοπλοϊκών εταιριών, ενώ οι τιμές που προσδιορίζονται θα πρέπει να εξασφαλίζουν την κερδοφορία της εταιρίας και τη δυνατότητά της να ανανεώνει τον στόλο της με την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων.

δ) Στην επιβολή των προϋποθέσεων που αφορούν στην ικανοποιητική λειτουργία του ανταγωνισμού, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη νομιμότητα σε όλες τις φάσεις της επιχειρηματικής λειτουργίας των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στις γραμμές της Κατηγορίας Α. Η είσοδος των επιχειρήσεων στην αγορά θα πρέπει να είναι ελεύθερη με έγκαιρη ειδοποίηση των Αρχών για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που θα παρέχονται. Η πολιτική αυτή ήδη εφαρμόζεται στις γραμμές της Αδριατικής.

Η προγενέστερη μορφή της Κρατικής Παρέμβασης

Επί παλαιάς εποχής, η Ακτοπλοϊκή Αγορά χαρακτηριζόταν από μια έντονη κρατική παρέμβαση η οποία επέβαλε αρκετές ρυθμίσεις όσο αναφορά το σύστημα της Αγοράς. Αυτές οι ρυθμίσεις περιλάμβαναν τον καθορισμό των δρομολογίων, τον καθορισμό των ναύλων και την παροχή της άδειας σκοπιμότητας (όχι όμως και της ποιότητας,).

Έτσι, η έκδοση της άδειας σκοπιμότητας η οποία ήταν αναγκαία για να εισέλθει κάποια επιχείρηση στην ακτοπλοϊκή αγορά είχε ως σκοπό :

Α) Την εξασφάλιση αξιόπιστων και τακτικών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι μόνο στις αιχμές.

Β) Τη διαμόρφωση της τιμής του ναύλου (τουλάχιστο της Γ' θέσης/ κατάστρωμα), κατά το δυνατόν σε αποδεκτά κοινωνικά επίπεδα.

Γ) Τη λειτουργία των γραμμών αυτών χωρίς κρατική βοήθεια ή επιχορήγηση.

Η σημερινή μορφή της Κρατικής Παρέμβασης

Στις μέρες μας, η κρατική παρέμβαση έχει περιοριστεί λόγω της κατάργησης των αδειών σκοπιμότητας καθώς και της ελεύθερης διαμόρφωσης ναύλων και δρομολογίων. Η πλήρης απελευθέρωση των ναύλων πραγματοποιήθηκε με Υπουργική απόφαση στις αρχές του 2006. Από τότε και στο εξής ξεκίνησαν οι παρακάτω καταργήσεις όπως :

- 1) Καταργήθηκε το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων. Τα προς απόσυρση πλοία, πλέον υποχρεούνται να τηρούν τις απαιτήσεις ασφαλείας της συνθήκης της Στοκχόλμης.
- 2) Καταργούνται αρκετές γραφειοκρατικές διαδικασίες σε σχέση με τη δρομολόγηση των πλοίων δίκτυο των δρομολογίων παύει να είναι τόσο αυστηρά καθορισμένο, διευκολύνονται οι ασφαλιστικές υποχρεώσεις για αστική ευθύνη και δίνεται η δυνατότητα για υποβολή δηλώσεων δρομολόγησης σε κάποια ακτοπλοϊκή γραμμή οποιαδήποτε χρονική στιγμή.
- 3) Ταυτόχρονα, παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης των μη βιώσιμων γραμμών για 12 χρόνια από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.
- 4) Υπάρχουν ακόμη ζητήματα που εκκρεμούν για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ακτοπλοΐας. Ενδεικτικά θέματα που συζητούνται προς αλλαγή είναι η υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση πλοίων, το καθεστώς εργασιακής απασχόλησης και τις κρατικές παραβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση των πλοίων.

4.3 Άγονες Γραμμές – Ορισμός

Όλοι γνωρίζουμε πως εκτός από τις γραμμές «φιλέτα» που όλοι οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να συμμετάσχουν, λόγω των κερδών που αποκομίζουν, υπάρχουν και οι γραμμές που πολλοί ή/και κανείς δεν τις επιθυμεί διότι αυτές είναι συγκοινωνιακές γραμμές με μικρή κίνηση που αποφέρουν μικρό ή μηδαμινό κέρδος για τους επιχειρηματίες που τις εκμεταλλεύονται, γνωστές ως άγονες γραμμές.

Οι άγονες γραμμές αναλόγως με τα χαρακτηριστικά του μεταφορικού τους έργου χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες ως εξής :

1. Οι Άγονες γραμμές ή Κύριες Άγονες γραμμές
Αυτές που εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή και των δύο.
2. Οι Άγονες ταχυδρομικές γραμμές
Αυτές που εξυπηρετούν τη μεταφορά εμπορευμάτων.
3. Οι Άγονες τουριστικές γραμμές
Αυτές που εξυπηρετούν την τουριστική κίνηση της χώρας μας.

Τέλος, οι άγονες γραμμές είναι δρομολογημένες γραμμές πλοίων οι οποίες παρουσιάζουν χαμηλή κίνηση και έτσι δεν προκαλούν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για δρομολόγηση πλοίων.

4.4 Η αγορά των Άγονων Γραμμών

Όλοι γνωρίζουμε πως οι άγονες γραμμές συνιστούν φυσικά μονοπώλια, γεγονός που δε συνάδει με τη δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών σε αυτές. Η μη ανταγωνιστικότητα εκφράζεται από το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση σε αυτές τις περιοχές είναι περιορισμένη (κυρίως το χειμώνα) και δεν υπάρχει συνωστισμός για εξασφάλιση θέσεων. Η αρχή του αποκλεισμού σε αυτές τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες μπορεί να εφαρμοστεί (μέσω ενδεικτικής τιμής εισιτηρίου), αλλά δεν κρίνεται σκόπιμη.

Αυτό συμβαίνει διότι δεν εξασφαλίζεται, και ουσιαστικά παρεμποδίζεται, η αριστοποίηση της κατανομής των πόρων. Δεν είναι ορθό να επιβάλουμε τιμή στις περιπτώσεις αυτές καθώς το οριακό κόστος για την εξυπηρέτηση ενός επιπλέον επιβάτη είναι χαμηλό, εφόσον δεν υπάρχει συνωστισμός.

Οι φόροι και οι δημόσιες δαπάνες επηρεάζουν τη διανομή του εισοδήματος. Ορισμένες μάλιστα από τις δαπάνες αυτές, που είναι γνωστές με το όνομα «δαπάνες ευημερίας», γίνονται με στόχο να βελτιώσουν τη διανομή του εισοδήματος και να μετριάσουν τη φτώχεια. Έτσι, οι εν λόγω πληρωμές παίρνουν τη μορφή επιδοτήσεων των άγονων και μη κερδοφόρων γραμμών προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή του ελληνικού χώρου.

4.5 Άγονες γραμμές και Άρση του Καμποτάζ

Ύστερα από την ολοκλήρωση του συνόλου των σχετικών προκηρύξεων του νόμου 2923/2001, η Πολιτεία χαρακτήριζε και αντιμετώπιζε ως άγονες τις γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Επομένως, κάθε χρόνο ο αριθμός και το είδος των άγονων γραμμών άλλαζε και μάλιστα εκτιμήθηκε πως θα αυξηθεί.

Η άρση του Cabotage υπήρξε ένας από τους βασικούς λόγους όσο αναφορά τα προβλήματα εξυπηρέτησης που πρόέκυψαν στις άγονες γραμμές. Οι τρεις βασικοί λόγοι ήταν:

- Οι άγονες γραμμές είναι κατά κανόνα γραμμές χαμηλής ζήτησης.
- Το μεταβλητό κόστος των πλοίων τη δεδομένη χρονική στιγμή είναι υψηλό (π.χ. οι ανελαστικές δαπάνες του πληρώματος).
- Απαιτούνται πλοία συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών σε αυτές τις γραμμές.

Έτσι, οι παραπάνω παράγοντες δημιουργούν περιορισμένα έως και ανύπαρκτα περιθώρια κέρδους, με αποτέλεσμα μόνο οι κρατικές επιδοτήσεις να μπορούν να οδηγήσουν τους πλοιοκτήτες να δραστηριοποιηθούν στις εν λόγω γραμμές. Οι ιδανικές συνθήκες θα μπορούσαν να εξασφαλισθούν υπό την προϋπόθεση παροχής τέτοιου επιπέδου εξυπηρέτησης στις «άγονες» γραμμές του Αιγαίου, που θα τους

έδιναν την προοπτική μεταπήδησης στις «αποδοτικές» γραμμές. Αυτό είναι δυνατό να εξασφαλισθεί ως παράγωγη ενέργεια της προσφοράς ενός καλύτερου επιπέδου προσφερόμενης θαλάσσιας υπηρεσίας, που θα προσέλκυε περισσότερες μετακινήσεις άρα και μεγαλύτερα έσοδα.

Πριν την εκπόνηση του Κανονισμού 3577/ 92 της Ε.Ε για το Cabotage, το Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα «στηριζόταν» κυρίως στις περιόδους αιχμής και μεγάλης κίνησης. Η λογική ήταν να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις ακτοπλοϊκά προσβάσιμες περιοχές ανεξάρτητα από την περίοδο του έτους. Με αυτό τον τρόπο, παρεμποδίστηκε η καλύτερη εξυπηρέτηση των περιόδων αιχμής του συστήματος. Απέτυχε δηλαδή το Κράτος να διαπιστώσει ότι η κερδοφορία αυτού του τομέα θα συνέβαλε και στην παροχή των απαραίτητων υπηρεσιών «δημόσιου χαρακτήρα».

Επιπλέον, η παρεμπόδιση γινόταν με τον ανελαστικό καθορισμό των ναύλων και με την υποχρεωτική χορήγηση αδειών σκοπιμότητας. Το σύστημα αυτό ήταν αντίθετο με τις αρχές του νέου Κανονισμού 3577/92 καθώς περιόριζε τον ανταγωνισμό στις γραμμές υψηλής ζήτησης, με την δημιουργία ολιγοπωλιακών καταστάσεων, ώστε να είναι αυτές αποδοτικές. Η ολιγοπωλιακή αυτή κατάσταση ήταν που ανάγκαζε τους πλοιοκτήτες να δεχτούν και τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Αναμφίβολα, κάτι τέτοιο δεν ωφέλησε τα Ε/Γ-Ο/Γ νέου τύπου αλλά και τα ταχύπλοα πλοία που στοχεύουν κυρίως τις γραμμές υψηλής κυκλοφορίας.

Έτσι, λοιπόν, η βασική ανασφάλεια σε σχέση με το νέο κανονισμό 3577/92, ήταν ότι η απελευθέρωση θα δρομολογούσε τη διακοπή εκείνων των υπηρεσιών, τη χειμερινή περίοδο, οι οποίες θα ήταν εμπορικά μη βιώσιμες (με όλες τις στρατηγικές επιπτώσεις που αυτό θα συνεπαγόταν). Είναι χαρακτηριστικό ότι παλαιότερα οι πλοιοκτήτες ελάμβαναν είτε κρατικές επιχορηγήσεις για να εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές, είτε και απαλλαγές από το φόρο εισοδήματος.

4.6 Το νομικό περιβάλλον για τις Άγονες Γραμμές

Ο νέος νόμος προέβλεπε δυνατότητα επιδότησης για τα νησιά όπου η κίνηση δεν επαρκεί για την κερδοφόρα λειτουργία του πλοίου. Η επιδότηση αυτή κάλυπτε το δημόσιο συμφέρον και αυτό την έκανε συμβατή με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Ο ν. 2932/2001 αντικατέστησε την πρακτική της παραχώρησης των άγονων γραμμών σε πακέτο με την παραχώρηση της εκμεταλλεύσεως των βιώσιμων γραμμών, με ρύθμιση σύμφωνα με την οποία μέρος των επιχορηγήσεων των άγονων γραμμών μετά τον Νοέμβριο του 2002 καλυπτόταν από τον επίνευλο του 3% που κατέβαλλαν οι επιβάτες όλων των διαδρομών. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή επέτρεψε από τις αρχές του 2001 την επιδότηση δρομολογίων των άγονων γραμμών προς ή από μικρά νησιά, όπου οι επισκέπτες δεν υπερβαίνουν τις 100.000 ετησίως. Από τις αρχές του 2004

ένας νέος ακτοπλοϊκός χάρτης άρχισε να διαμορφώνεται με κύριο άξονα τη διασφάλιση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών.

Επιπρόσθετα, παρατηρήθηκε ότι αντίθετα με ότι συνέβαινε για τη δρομολόγηση πλοίων στις γόνιμες γραμμές, ο υπολογισμός των προσόντων των πλοίων γινόταν με βάση συγκεκριμένους συντελεστές για τα απαιτούμενα στοιχεία. Όμως, διαπιστώθηκε ότι το μήκος ορισμένων άγονων γραμμών ήταν στην κυριολεξία πάρα πολύ μεγάλο, λόγω του μεγάλου αριθμού προσεγγίσεων, έτσι τελικά οι υπηρεσίες που προσφέρονταν για τα μικρά νησιά αμφισβητούνταν έντονα από τους ίδιους τους κατοίκους. Προτάθηκε, λοιπόν, ότι θα ήταν καλύτερα να αντικατασταθούν από μικρές γραμμές που θα συνέδεαν συνεπώς και συνεχώς τα μικρά νησιά με το πλησιέστερο γόνιμο νησί ή το διοικητικό τους κέντρο, από όπου θα υπήρχε ανταπόκριση για Πειραιά και άλλους προορισμούς. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή έδωσε στη δημοσιότητα ερμηνείες σε θέματα κανονισμού από όπου έγινε φανερό ότι αποδέχτηκε τις ελληνικές θέσεις για τις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και δέχτηκε ότι μπορεί να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση επαρκούς σύνδεσης για όλα τα νησιά αλλά και την εργασία των ναυτικών. Από την άλλη πλευρά, όμως, δεν εισήχθησαν αντικειμενικά κριτήρια όπως για παράδειγμα κάποια ποσοτικά κριτήρια (ετήσιας κίνησης, εσόδων κ.τ.λ.) που να διαφοροποιούσαν μία δημόσια από μία τακτική γραμμή, αφήνοντας το περιθώριο στην αρμόδια πολιτική αρχή να πράττει κατά περίπτωση.

Έτσι, τα κράτη – μέλη διατήρησαν το δικαίωμα παρέμβασης σε τέτοιες γραμμές που χαρακτηρίζονται γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Απαιτείτο, όμως, συγκεκριμένη διαδικασία προσδιορισμού των άγονων γραμμών. Το νέο πλαίσιο που τελικά δημιουργήθηκε έδινε μεγάλη βάση στο δημόσιο συμφέρον, την ασφάλεια του πολίτη και στον υγιή ανταγωνισμό. Σκοπός του κράτους, μέσω της ρυθμιστικής πολιτικής, ήταν και είναι:

- η προστασία του κοινωνικού συνόλου,
- η αναβάθμιση της συγκεκριμένης μεταφορικής βιομηχανίας,
- η βελτιστοποίηση του μεταφορικού συστήματος.

4.7 Επιδότησεις Άγονων Γραμμών

Μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβούλιου, το ελληνικό κράτος προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων ταχυδρομείου και τουριστών, συνάπτει συμβάσεις με Έλληνες εφοπλιστές με σκοπό την εξυπηρέτηση μεταφοράς στις άγονες γραμμές. Το κράτος διέθετε το μεγαλύτερο μέρος από τον τακτικό προϋπολογισμό του για την βελτίωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων των νησιών με τη μίσθωση πλοίων, μετά από Δημόσιους μειοδοτικούς

διαγωνισμούς, τα οποία εκτελούσαν επιδοτούμενα ακτοπλοϊκά δρομολόγια με συμβάσεις ανάθεσης «Δημόσιας υπηρεσίας».

Όμως, προκειμένου να καλυφθεί το κενό που υπάρχει όταν οι ιδιώτες/πλοιοκτήτες δεν εκδηλώνουν ενδιαφέρον μίσθωσης ακτοπλοϊκών γραμμών, και με στόχο την εξασφάλιση ενός επαρκούς επιπέδου υπηρεσιών και εξυπηρέτησης των νησιωτών και τουριστών το Υπουργείο Αιγαίου από την ίδρυσή του προχώρησε στην επιδότηση των άγονων γραμμών.

Βάση ερευνών που έχουν διενεργηθεί για τη περίοδο 2002-2012, παρατηρούνται τα εξής:

- 1) Συνεχής αύξηση τόσο του αριθμού των δρομολογιακών γραμμών όσο και των ετήσιων δρομολογίων προς αυτές τις περιοχές .
- 2) Το μεγαλύτερο % επιδοτήσεων παρατηρείται στις γραμμές των Κυκλάδων και έπονται τα Δωδεκάνησα και το Β.Α. Αιγαίο, ενώ οι πραγματοποιούμενες δαπάνες για την χρηματοδότηση των άγονων γραμμών παρουσιάζουν σημαντική μέση ετήσια αύξηση τα τελευταία χρόνια.
- 3) Το έτος 2002 (έτος μμερικής απελευθέρωσης), τα χορηγούμενα ποσά υπερδιπλασιάστηκαν σε Μεταξύ 2003 και 2006 (έτη πλήρους απελευθέρωσης), σχεδόν διπλασιάστηκαν.
- 4) Η μέση ετήσια αύξηση σε αυτά τα έτη ήταν της τάξης του 46%.
- 5) Μετά την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς, η αύξηση συνεχίζεται με ραγδαίους ρυθμούς (35%) με διπλασιασμό των χορηγούμενων ποσών.

Τα ανωτέρω εκτιμάται ότι οφείλονται:

- 1) Στην αλλαγή του θεσμικού πλαισίου (άρση καμποτάζ) επέφερε την επιπλέον αύξηση του αριθμού των άγονων γραμμών και συνεπώς των επιδοτήσεων,
- 2) Στη σταδιακή αναβάθμιση των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων,
- 3) Στην αύξηση του αριθμού των επιδοτούμενων γραμμών και εκτελούμενων δρομολογίων μετά τις επίμονες αιτήσεις των φορέων.

Είναι γεγονός πως οι επιδοτήσεις των Άγονων είναι τρόπος είσπραξης χρημάτων από τους πλοιοκτήτες και ταυτόχρονα μοχλός πίεσης του Κράτους. Οι πλοιοκτήτες μοιράζονται ή διαγωνίζονται τις άγονες γραμμές και ο μειοδότης δεν εμφανίζεται αφού ξέρει ότι αυτός τελικά θα είναι και προσπαθεί να αυξήσει το ποσό.

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι στις 5/5/2015 για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια εκδόθηκε υπουργική απόφαση η οποία ορίζει μειωμένες τιμές στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (επιδοτούμενες γραμμές). Η μείωση είναι της τάξης του 2,6%. Οι μειώσεις αυτές αφορούν τις επιδοτούμενες γραμμές καθώς και ελεύθερες γραμμές μεταξύ λιμένων που η διακίνηση επιβατών

δεν υπερβαίνει κατά περίπτωση τους 150.000 ή τους 300.000 επιβάτες. Για τις ελεύθερες γραμμές οι τιμές αυτές δεν είναι δεσμευτικές αλλά είναι ενδεικτικές και το υπουργείο παρεμβαίνει σε ειδικές περιπτώσεις, όταν ενεργοποιείται η διαδικασία διερεύνησης εναρμονισμένων πρακτικών.

Παραδείγματα επιδοτήσεων άγονων γραμμών (2015)

ΓΡΑΜΜΗ	ΚΑΒΑΛΑ–ΛΗΜΝΟΣ–ΜΥΤΙΛΗΝΗ–ΧΙΟΣ–ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή (1 φορά την εβδομάδα)
ΠΛΟΙΟ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 1 Ν.Π.10744 (BLUE STAR FERRIES)
ΔΙΑΡΚΕΙΑ	Από 15/06/2015 μέχρι 13/09/2015 (σύνολο 13 εβδομάδες)
ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	86.250,00 € ανά πλήρες δρομολόγιο

ΓΡΑΜΜΗ	ΧΙΟΣ–ΨΑΡΑ και επιστροφή (1 φορά την εβδομάδα)
ΠΛΟΙΟ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 1 Ν.Π.10744 (BLUE STAR FERRIES)
ΔΙΑΡΚΕΙΑ	Όλη την περίοδο
ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	8.900,00 € ανά πλήρες δρομολόγιο

ΓΡΑΜΜΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ–ΚΑΛΥΜΝΟΣ–ΚΩΣ–ΝΙΣΥΡΟΣ–ΤΗΛΟΣ–ΣΥΜΗ–ΡΟΔΟΣ και επιστροφή, μισθωμένο τμήμα ΚΩΣ–ΝΙΣΥΡΟΣ–ΤΗΛΟΣ–ΣΥΜΗ–ΡΟΔΟΣ και επιστροφή (1 φορά την εβδομάδα)
ΠΛΟΙΟ	ΔΙΑΓΟΡΑΣ Ν.Π.11957 (BLUE STAR FERRIES)
ΔΙΑΡΚΕΙΑ	Όλη την περίοδο
ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	20.168,00 € ανά πλήρες δρομολόγιο

5. Η Κατάργηση του προνομίου της Ακτοπλοΐας (Cabotage)

5.1 Το πρόβλημα και η σημασία του

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 θαλασσιές ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών.

Το προνόμιο αυτό, γνωστό ως Cabotage, συνίσταται στο γεγονός, ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ,όπως είναι η μεταφορά επιβατών, η ρυμούλκηση, η αλιεία κ.τ.λ. αποτελεί προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κράτους. Η χρήση του προνομίου αυτού, καθώς και 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 στην αρχή αφορούσαν επτά χώρες-μέλη που ήταν: Γερμανία, Γαλλία, Ισπανία, Δανία, Ιταλία και Πορτογαλία. Ύστερα όμως από 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.

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και οι κρουαζιέρες που αποτελούν σχεδόν το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που καλύπτει το Cabotage, αποτελούν μια σημαντική και συνεχώς αυξανόμενη σε μέγεθος αγορά στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία στις 12 χώρες της Ε.Ε., ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών ενδομεταφορών από 226 εκατ. Τόνους το 1993 έφτασε τους 239 εκατ. Τόνους το 1995 δηλαδή παρουσίασε αύξηση κατά 5,8 %. Αν προστεθούν και οι δυο νέες χώρες της ένωσης , Σουηδία και Φιλανδία, ο συνολικός όγκος των εμπορευματικών ενδομεταφορών φτάνει για τις 15 χώρες τους 259 εκατ. Τόνους. Απ' αυτούς, 46% αφορά παράκτιες ηπειρώτικες εμπορευματικές μεταφορές και το υπόλοιπο είναι νησιώτικες εμπορευματικές μεταφορές. Τη μεγαλύτερη αγορά στο παράκτιο εμπόριο έχει η Μεγάλη Βρετανία η οποία δεν εφαρμόζει περιορισμούς στο Cabotage.

Η σημασία της διατήρησης Cabotage δεν είναι ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας διότι παράγοντες όπως η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, η ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα καθώς και η ύπαρξη για διάφορους λόγους, όπως κλίμα, ιστορικά μνημεία φυσικές ομορφιές κ.τ.λ. προσδιορίζουν τελείως διαφορετική σημασία στην ανάγκη διατήρησης εθνικής ακτοπλοΐας.

5.2 Ο Κανονισμός κατάργησης του Καμποτάζ

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 1992 από το Συμβούλιο Υπουργών της Κοινότητας για την κατάργηση του Cabotage, αποτελεί το πλέον σημαντικό γεγονός στο ναυτιλιακό χώρο της Κοινότητας κι έχει μεγάλη σημασία για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, πλέον εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλασσιές μεταφορές στο εσωτερικό , των κρατών- μελών, η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που αρχίζει την 01-01-1993, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω στάδια, όπως αυτά ορίζονται στον Κανονισμό. Τα κύρια σημεία του Κανονισμού 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. Στην έννοια του Κοινοτικού πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται και ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται από υπηκόους των κρατών – μελών κι 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 01-01-1995,

β) Για τις μεταφορές πετρελαιοειδών και πόσιμου νερού μέχρι 01-01-1997,

γ) Για τις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που ενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων μέχρι 01-01-1998,

δ) Για τις τακτικές επιβατικές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές μέχρι 01-01-1999.

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

Επίσης, για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, αναστέλλεται η εφαρμογή του Κανονισμού μέχρι την 01-01-2004 στις τακτικές επιβατικές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας και των λιμανιών Ελληνικών νησιών ή μεταξύ λιμανιών Ελληνικών νησιών.

Έτσι, με βάση τις παραπάνω εξαιρέσεις, προκύπτει ότι από 01-01-1993 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 επιβατικές 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 Θεούτα, Μαδέρας και Μελίλιας.
- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβατικών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών ενός κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων 'off shore' στην
- υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους.

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

5.3 Η σημασία του για την Ελληνική Ακτοπλοΐα

Λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας μας, με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών που πλησιάζει τα δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα, το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα που φθάνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια μικρά και μεγάλα νησιά, αποτελούν το 19% του Ελληνικού Εδάφους και συγκεντρώνουν το 14% περίπου του πληθυσμού της χώρας. Οι ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με την ηπειρωτική χώρα είναι μεγάλες. Συνήθως, αφορούν τις μεταφορές επιβατών και προϊόντων, την ανάπτυξη του πληθυσμού καθώς και την διακίνηση υλικών και στρατιωτικών εφοδίων και καλύπτονται στο μέγιστο ποσοστό τους από την Ακτοπλοΐα.

Το κύριο χαρακτηριστικό της ζήτησης που προέρχεται από τις ανάγκες αυτές είναι ο έντονα εποχιακός της χαρακτήρας. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων νησιών αφορά σχεδόν στο σύνολο της τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου σε αρκετές περιπτώσεις το υπάρχον δυναμικό της Ακτοπλοΐας δεν καλύπτει πλήρως τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο αριθμός των ακτοπλοϊκών πλοίων ανέρχονται σε 370 με συνολικό όγκο 629.68gr.

Αντίθετα, η ζήτηση κατά τη διάρκεια των χειμερινών μηνών είναι πάρα πολύ μικρή κι αυτό έχει ως αποτέλεσμα την υποαπασχόληση των πλοίων. Το μέγεθος της Ελληνικής Αγοράς, το οποίο καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από το Cabotage, παρουσιάζει συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια και συνεπώς οι προοπτικές διαγράφονται μάλλον ευνοϊκές για το μέλλον. Σύμφωνα με στοιχεία που δίνονται από την ΕΣΥΕ για το 1989, το σύνολο των διακινηθέντων επιβατών από τις ακτοπλοϊκές γραμμές ξεπέρασε τα 11 εκατ.

Κύρια χαρακτηριστικά του δυναμικού της Ελληνικής Ακτοπλοΐας θεωρούνται τα παρακάτω:

- Η τάση σχετικής γηράνσεως του στόλου, δεδομένου ότι το 65% περίπου των πλοίων της ακτοπλοΐας είχε ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών,
- Η τάση συρρίκνωσης του δυναμικού του, διότι το μικρό μέγεθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είχε ως αποτέλεσμα τις ελάχιστες δυνατότητες χρηματοδότησης και συνεπώς την αδυναμία ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας,
- Η έλλειψη νέων επενδύσεων για τις μεγάλες έκτακτες ανάγκες εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας.

Η κατάργηση του Cabotage, χωρίς κατάλληλη προετοιμασία στην μεταβατική περίοδο και με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού ακτοπλοϊκού στόλου, όχι μόνο δεν θα έλυσε πολλά από τα σημερινά προβλήματα του, αλλά θα έτεινε να δημιουργήσει νέα και πολύ σημαντικά προβλήματα για τον κλάδο της ακτοπλοΐας και κυρίως για το νησιωτικό μας χώρο και τη χώρα ως σύνολο. Τα προβλήματα αυτά, προέρχονται απ' τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας και την εξαιρετική σημασία που έχει η ύπαρξη Εθνικής Ακτοπλοΐας. Για το λόγο αυτό αποτέλεσαν τα κύρια επιχειρήματα στις συζητήσεις των διαφόρων συμβουλίων της Κοινότητας και στήριξαν την αντίθεση μας στην άρση του Cabotage έως και σήμερα.

Τα κύρια επιχειρήματα είναι τα εξής :

- Η αμυντική προστασία του Αιγαίου, επιβάλλει τη διατήρηση σε ενέργεια και άμεση ετοιμότητα μεγάλου αριθμού επιβατικών πλοίων τα οποία μπορούν ανά πάσα στιγμή να χρησιμοποιηθούν για στρατιωτικές μεταφορές.
- Η περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων ή απομακρυσμένων περιοχών του.
- Η άσκηση κοινωνικής πολιτικής με στόχο τη διατήρηση της απασχόλησης που συνδέεται με την Ακτοπλοΐα.
- Η βελτίωση της επικοινωνίας με τον πληθυσμό των νησιών, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, τις άγονες γραμμές και γενικά η βελτίωση του βιοτικού του επιπέδου.

Αν τα παραπάνω επιχειρήματα ισχύουν για το μέγιστο ποσοστό του Ελληνικού Cabotage που είναι η ακτοπλοΐα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ισχύουν και για την πολύ μικρότερη σε μέγεθος αγορά που είναι οι περιηγήσεις ή οι κρουαζιέρες στις Ελληνικές θάλασσες. Ο τομέας της Ακτοπλοΐας που σήμερα ελέγχεται σχεδόν μονοπωλιακά από λίγες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με μερικές δεκάδες πλοία συνήθως μεγάλης ηλικίας και συχνά μετασκευασμένα, δεν έχει φτάσει το επίπεδο ποιότητας των κυριότερων Ευρωπαϊκών ανταγωνιστών της. Η υποχρέωση απασχόλησης Ελληνικού προσωπικού στο ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου, τα περιορισμένα δίκτυα πωλήσεων που έχουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε σχέση με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους και η εξάρτησή τους από τις υπηρεσίες των tour operators μπορούν να θεωρηθούν σαν οι πλέον σημαντικοί παράγοντες της χαμηλότερης ανταγωνιστικότητας.

Η κατάργηση όμως του Cabotage αποκλειστικά για τον τομέα αυτό, αλλά και η είσοδος Ευρωπαϊκών κρουαζιερόπλοιων στις Ελληνικές θάλασσες, δεν σημαίνει ότι θα γίνει αναδιανομή της υπάρχουσας αγοράς και ζήτησης. Το πιθανό είναι να αναπτυχθεί η αγορά και να αυξηθεί το μέγεθος της λόγω της προσπάθειας που θα καταβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή σε ευρωπαϊκό αλλά και σε διεθνές επίπεδο οι ξένες εταιρείες.

Τέλος, από την ανάπτυξη αυτή, μπορούν να αποκομίσουν οφέλη και οι ελληνικές εταιρείες, γεγονός το οποίο εξαρτάται κυρίως από την ικανότητα προσαρμογής και αναδιοργάνωσης τους στο νέο πλαίσιο. Όμως, σημαντικά θα πρέπει να είναι τα οφέλη για την Ελληνική οικονομία και τον Ελληνικό τουρισμό σαφώς από τον αυξανόμενο αριθμό Τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

5.4 Επιπτώσεις Ελληνικής Ακτοπλοΐας

5.4.1 Παθητικές & Ενεργητικές Επιπτώσεις

Όλοι γνωρίζουμε πως η απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας έχει θετικές και αρνητικές επιπτώσεις. Στις ενεργητικές θετικές επιπτώσεις εντάσσεται η δυνατότητα να δραστηριοποιούνται οι έλληνες πλοιοκτήτες σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που έχει ήδη συμβεί. (π.χ. η εκτέλεση δρομολογίων με πλοία υπό ελληνική σημαία στις γραμμές: Σκοτία - Βέλγιο, Φιλανδία - Γερμανία, ηπειρωτική Ιταλία - Σικελία κλπ). Η διείσδυση των ελλήνων εφοπλιστών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κρατους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σχετικά εφικτή και βασίζεται στη μεγάλη παράδοση που έχουν οι έλληνες στη θάλασσα, το δυναμισμό και την εμπειρία των ελλήνων εφοπλιστών και την επαρκή εκπαίδευση των ναυτικών μας.

Αντιθέτως, στις παθητικές επιπτώσεις, εντάσσεται η δυνατότητα διείσδυσης πλοιοκτητών των άλλων κρατών μελών στις ενδομεταφορές μας, με νεότερα σκάφη, με συνέπεια να ανταγωνίζονται τους έλληνες πλοιοκτήτες με όλες τις γνωστές επιδράσεις. Στην πράξη όμως δεν αντιμετωπίζεται παρουσία πλοιοκτητών κρατους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα ανταγωνισθεί τους έλληνες και μάλιστα στο εσωτερικό.

Επιπρόσθετα, ύστερα από την ανάλυση της συνολικής κίνησης επιβατών στις ακτοπλοϊκές γραμμές, όλα τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξυπηρετούν ένα συνεχώς αυξανόμενο αριθμό επιβατών και αυτό καταδεικνύει τη μείζονα σπουδαιότητα τους για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και φυσικά μέσα από τη δημιουργία παρεπόμενης ζήτησης (induced demand) για τις πολλαπλές υπηρεσίες που προσφέρονται τοπικά, κυρίως όσον αφορά τις σχετιζόμενες με τον τουρισμό δραστηριότητες.

Σχετικά με τις προοπτικές που διαγράφονται, αυτές είναι αρκετά ευοίωνες, τόσο για τη διακίνηση αλλοδαπών, τουριστών, όσο και για τη διακίνηση Ελλήνων. Παρόμοιες προβλέψεις ισχύουν και για την εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης για μεταφορές εντός Ελλάδος. Το μέγεθος της κίνησης αυτής τοποθετεί την Ελληνική ακτοπλοΐα ανάμεσα στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Οι προβλέψεις αυτές δεν περιλαμβάνουν προβλέψεις για «γενόμενη ζήτηση», λόγω εισαγωγής νέων τεχνολογιών.

Σε αντίθεση με τις την κατάσταση της ζήτησης, η εικόνα από την πλευρά της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας δεν είναι τόσο ρόδινη. Παρά τις εξελίξεις στον ακτοπλοϊκό στόλο από πλευράς μεγέθους πλοίων και επιπέδου παροχής υπηρεσιών, ο στόλος είναι εξαιρετικά γηρασμένος και χρήζει ανανέωσης. Η πάσης φύσεως λιμενική υποδομή, κρίνεται σήμερα ανεπαρκής και είναι βασικός παράγοντας δυσλειτουργίας του συστήματος, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτό ισχύει και για τα μεγάλα αστικά κέντρα και για τα λιμάνια της περιφέρειας.

Επιπλέον, σε ότι αφορά τα Α/Κ - Φ/Γ(Αλιευτικά – Φορτηγά Πλοία) σύμφωνα με τον Κανονισμό, οι κανόνες επάνδρωσης εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο το πλοίο εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής, host state), όπως έχει προαναφερθεί. Στις περιπτώσεις δραστηριοποίησης πλοίων υπό σημαία άλλου κράτους μέλους στη χώρα μας εφαρμόζεται για την επάνδρωση η εσωτερική μας νομοθεσία. Κάτι τέτοιο επιδρά στην αύξηση της εσωτερικής ανεργίας πλην όμως το πρόβλημα αντιμετωπίζεται με τη συμπλήρωση των ξένων πληρωμάτων από Έλληνες ναυτικούς.

Όμως, στα Κ/Ζ (Κρουαζιερόπλοια) η επάνδρωση εμπίπτει στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο (κράτος σημαίας - flag state). Στην περίπτωση αυτή είναι δυνατό να υπάρξει πρόβλημα και να εξαναγκασθούν έλληνες πλοιοκτήτες ή να βγουν εκτός αγοράς ή να αλλάξουν νηολόγιο, δηλαδή τη λεγόμενη «μετα-νηολόγηση» (flagging out). Ως παράδειγμα αναφέρεται: Κ/Ζ πλοίο με γερμανική σημαία με πλήρωμα 30 γερμανούς και 250 ναυτικούς τρίτων χωρών, έχει χαμηλότερο σταθερό κόστος ενώ το υπό ελληνική σημαία με 280 έλληνες θα έχει μεγαλύτερο κόστος, δεν είναι ανταγωνιστικό και επομένως θα αυξήσει τις τιμές των εισιτηρίων. Αυτό όπως είναι γνωστό θα έχει αλυσοδετές αντιδράσεις. Ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να προβεί σε αλλαγή σημαίας για προφανείς λόγους.

Τέλος ,στις περιπτώσεις μετα-νηολόγησης οι αρνητικές επιπτώσεις είναι εμφανείς: απώλεια πλοίου από το εθνικό νηολόγιο, απώλεια εσόδων για τη χώρα από τη φορολογία, μείωση θέσεων εργασίας, μείωση ναυτιλιακού συναλλάγματος κλπ.

6. Προτεινόμενες πολιτικές για τις Άγονες Γραμμές

Όλοι γνωρίζουμε πως τα νησιά και οι νησιωτικές περιφέρειες αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, τα οποία αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την ισότιμη ένταξη τους στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι. Σημαντικό ρόλο βέβαια παίζει η πολιτεία, η οποία οφείλει να αναπτύσσει εθνικές πολιτικές μεταφορών που να λαμβάνουν υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των περιοχών της.

Τα νησιά παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις από τις ηπειρωτικές περιφέρειες, όπως είναι η κοινωνική και δημογραφική αποσταθεροποίηση, ο πολιτικός μαρασμός, η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, κλπ. Έτσι, αυτές οι αποκλίσεις έχουν ως

αποτέλεσμα μια σειρά από οικονομικές δυσκολίες και δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Είναι, λοιπόν, αυτονόητο ότι δεν πρόκειται για προβλήματα συγκυριακής φύσης αλλά για δομικά προβλήματα και επομένως, για να είναι οι πολιτικές που θα εφαρμοστούν αποτελεσματικές, θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διόρθωση των γενεσιουργών αιτιών του προβλήματος και όχι των επιφαινομένων του.

Πριν προχωρήσουμε στις προτεινόμενες λύσεις για την υλοποίηση ορθής πολιτικής απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών είναι αναγκαίο να αναφέρουμε τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες: α) έντονη εποχικότητα, β) υψηλό σταθερό κόστος σε σχέση με το μεταβλητό κόστος λειτουργίας και γ) παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους.

Στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λειτουργούν περισσότερες από 350 γραμμές, εκ των οποίων το ¼ είναι αντικειμενικά άγονες και αυτό αποδεικνύεται από το εξής: το σημαντικότερο μέρος της επιβατικής κίνησης αφορά τις γραμμές Πειραιάς/Ραφήνα – Κυκλάδες (6 εκατ. επιβάτες συνολικά), με το 80% της συγκεκριμένης διακίνησης να συγκεντρώνεται σε πέντε νησιά (Τήνος, Μύκονος, Πάρος, Σύρος και Σαντορίνη). Παράλληλα, υψηλά επίπεδα διακίνησης επιβατών σημειώνονται στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αργοσαρωνικού (3,4 εκατ. επιβάτες) και στη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη (2,5 εκατ. επιβάτες). Η ζήτηση ανάμεσα στις γραμμές διαφέρει σε τέτοιο βαθμό που κάποιες από αυτές δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν χωρίς κρατική επιδότηση. Η ανισορροπία αυτή οφείλεται σε διαφορές όσον αφορά την τουριστική κίνηση και το μόνιμο πληθυσμό των νησιών. Βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου είναι και το υψηλό σταθερό κόστος. Συγκεκριμένα, το σταθερό κόστος αποτελεί κατά μέσο όρο το 60% του κόστους πωληθέντων εισιτηρίων και διακρίνεται στα επιμέρους κόστη: μισθοδοσίας, επισκευών-συντηρήσεων, ασφαλιστρών, λιμένων, κ.α. Το μεταβλητό αφορά κυρίως το κόστος καυσίμων. Συνεπώς, οι σχετικά κοντινές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία στο Αιγαίο και ο συνεπακόλουθος βαθμός χρησιμοποίησης των πλοίων σε σχέση με δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, δυσχεραίνουν την κάλυψη του υψηλού σταθερού κόστους και συνεπώς οδηγούν σε υψηλότερο συνολικό κόστος ανά μίλι. Ως αποτέλεσμα, για τη διατήρηση υγιών περιθωρίου κέρδους απαιτείται υψηλότερο εισιτήριο στην αγορά Αιγαίου.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι ότι ο κλάδος πλήττεται από έντονη εποχικότητα, η οποία δημιουργεί και προβλήματα επιλογής βέλτιστου μεγέθους πλοίων. Το ½ των επιβατών διακινείται κατά την τουριστική περίοδο αιχμής (3ο τρίμηνο) στα νησιά του Αιγαίου, έναντι μόνο 38% κατά μέσο όρο για την υπόλοιπη Ευρώπη. Ο βαθμός εποχικότητας είναι πιο έντονος στη γραμμή Πειραιάς-Δυτικές Κυκλάδες (60%) και λιγότερο έντονος στις γραμμές του Αργοσαρωνικού (40%) – καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών στις γραμμές των Κυκλάδων είναι τουρίστες ενώ στον Αργοσαρωνικό είναι μόνιμοι κάτοικοι ή ιδιοκτήτες δεύτερης κατοικίας στα νησιά αυτά. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του

ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου αλλά και το γεγονός ότι ο κλάδος ελέγχεται από λίγες εταιρείες, διαφαίνεται ότι δημιουργούνται αναπόφευκτες στρεβλώσεις στην αγορά, η οποία είναι μερικώς απελευθερωμένη.

Συνεπώς, για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις στο καθεστώς του Αιγαίου των άγονων γραμμών και να επιτευχθεί μια ορθή πολιτική θαλασσιών ενδομεταφορών θα πρέπει να ορίζονται εκ των προτέρων οι άγονες/ μη εμπορικές γραμμές οι οποίες θα επιδοτηθούν από τις ρυθμιστικές αρχές της ακτοπλοΐας. Επιπλέον, το κράτος να καλεί πανευρωπαϊκά τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε αυτές τις γραμμές, ότι ισχύει δηλαδή και για τις υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές (εμπορικές), ενώ το ποσό της επιδότησης θα είναι ένα ποσό βάσει του κόστους δρομολόγησης (όπως είναι και τώρα). Σε κάθε περίπτωση όμως, το ποσό της επιδότησης δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από αυτό που εισπράττεται από φόρους των ναυτιλιακών εταιρειών και τις ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών.

Οι συμβάσεις ωστόσο θα πρέπει να είναι ετήσιες με υποχρέωση δωδεκάμηνης δρομολόγησης. Με αυτό τον τρόπο δεν επιτρέπεται αφενός η είσοδος ευκαιριακών παικτών κατά τους μήνες υψηλής επιβατικής κίνησης ενώ απωθούνται αφετέρου οι εταιρείες να κρατούν τα πλοία τους στα λιμάνια για τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης. Επιπλέον, με αυτό τον τρόπο, εξυπηρετούνται και οι ανάγκες κοινωνικής πολιτικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Τέλος, όσον αφορά τα ναύλα, θα πρέπει να απελευθερωθούν σταδιακά και για τις άγονες γραμμές και το κράτος να μην παρεμβαίνει σε ό,τι αφορά στη ρύθμιση αυτών. Βασικότερο στοιχείο του υγιούς ανταγωνισμού είναι η διαφάνεια και η πληροφόρηση. Όπως επίσης και η εγκατάσταση και η λειτουργία συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας και των ναύλων το οποίο θα παρέχει τα αναγκαία δεδομένα για την εξέταση των πολιτικών. Σε κάθε περίπτωση, όποια λύση και αν επιλεγεί, οι εκάστοτε πολιτικοί αλλά και οι υπεύθυνοι σχεδιασμού προγραμμάτων θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι, η ιδιομορφία και η πολυπλοκότητα του νησιωτικού χώρου δε δίνει τη δυνατότητα αντιγραφής έτοιμης λύσης από άλλες αγορές, αλλά απαιτεί ειδική λύση που θα βασίζεται απαραίτητα στις προδιαγραφές που αναφέρονται. Η λύση πρέπει να επιτευχθεί με την αναγκαία δημοκρατική διαβούλευση, ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις και οι διαθέσεις των νησιωτών, αλλά και οι περιορισμοί και να εμπεδωθεί η νέα αντίληψη. Αυτό που σε τελική ανάλυση απαιτείται για την υλοποίηση ορθής πολιτικής απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών, και κατά συνέπεια για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών δεν είναι μεγαλύτερα ποσά επιδοτήσεων αλλά εμβάθυνση στα θέματα νησιωτικών μεταφορών με σαφή αποτύπωση και προσδιορισμό των ουσιωδών στοιχείων της δημόσιας υπηρεσίας. Χρειάζεται δηλαδή, αλλαγή της αντίληψης για τη διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών.

7. Συμπεράσματα

Η Ε.Ε έχει δημιουργήσει μια ένωση κρατών ισχυρή στον οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό τομέα και αυτό έχει φάνει στην παγκόσμια ιστορία. Πρώτο του μέλημα ήταν η δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς κατά την οποία τα κράτη-μέλη δεν θα πληρώνουν δασμούς ώστε να ωφεληθούν οι κάτοικοι των κρατών-μελών.

Μεγάλη σημασία για την αγορά της Ε.Ε είναι και η ναυτιλία η οποία αποτελεί πυλώνα της οικονομίας δίνοντας πόρους στο κράτος και αναβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των πολιτών δίνοντας κύρος στην Ε.Ε μέσα στην παγκόσμια αγορά. Παρ' όλο όμως τη μεγάλη σημασία που δίνουν στη ναυτιλία ο κλάδος αυτός αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα, τα οποία αναφέρθηκαν κατά τη διάρκεια της παρουσίασης, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα.

Σημαντικό πρόβλημα για τη ναυτιλία, η κατάργηση του Καμποτάζ, έχει επηρεάσει την Ελλάδα. Οι άγονες γραμμές δημιουργούν μια ανησυχία για την Ελληνική ναυτιλία και την οικονομία της, γι'αυτό το λόγο θα πρέπει να υπάρξει πρώτα απ' όλα μια ορθή πολιτική απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών.

Τέλος, σημαντικό είναι να δοθεί σημασία στις προτεινόμενες πολιτικές και ιδιαίτερα στις μεγάλης σημασίας όπως να ορίζονται εκ των προτέρων οι άγονες-μη εμπορικές γραμμές.

8.Βιβλιογραφία- Ηλεκτρονικές Πηγες

- 1.Θεοδωρόπουλος Σ. , Λεκάκου Μ. (« Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία»)
- 2.Θεοδωρόπουλος Σ. (« Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης»), εκδ. Α.Σταμούλης, Αθήνα 1998
- 3.Μυλωνόπουλος, Δ. (2002). «Ο κοινωνικός χαρακτήρας της επιβατηγού ναυτιλίας δικαιολογεί την κρατική εποπτεία», ΙΤΕ/ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, τόμος 3, τεύχος 4, Αθήνα 2002
- 4.Λεκάκου Μ. (« Η Αγορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα »), Αθήνα 2002
- 5.Θεοδωρόπουλος Σ. (« Εξελίξεις και Προοπτικές Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ολοκλήρωσης »), εκδ. Α.Σταμούλης, Αθήνα 2006

Ηλεκτρονικές Πηγες

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%86%CE%B3%CE%BF%CE%BD%CE%B7_%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE

www.ven.gr Επίσημο site Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής

http://www.ggea.gr/ap/kratikes_enisxiseis.htm

<http://el.wikipedia.org/wiki/Ακτοπλοΐα>

<http://www.unipi.gr/unipi/el/>

<http://et.diavgeia.cgov.gr/>

<http://www.ekdd.gr/>

