

ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΣΧΟΛΗ: Σ.Δ.Ο

ΤΜΗΜΑ: Τ.Α

ΘΕΜΑ:

**"Η ΑΝΕΚ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ"**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: Παπαδεράκης Γεώργιος

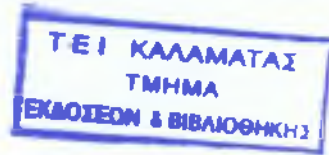
Χριστοδουλάκη Μαρία-Μαρκέλλα

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ:

κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΕΞΑΡΧΑΚΟΣ

κ. ΑΝΤΡΕΑΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ

Καλαμάτα 2007



Ευχαριστούμε θερμά τον κ. Κωνσταντίνο Εξαρχάκο, τον κ. Αντρέα Αλεξόπουλο την γραμματεία του Τ.Ε.Ι., την στατιστική Υπηρεσία Χανίων καθώς επίσης και το προσωπικό στα γραφεία της Α.Ν.Ε.Κ. για την πολύτιμη βοήθειά τους στην πραγματοποίηση και παρουσίαση αυτής της πτυχιακής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ :	4
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
II ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	7
III. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ -ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	8
1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.	19
1.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟΥΣ ΚΟΛΠΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.	24
1.3 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ.	26
1.4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	30
1.4.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΚΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	33
1.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ-Η ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ	37
3.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	50
3.2. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	52
3.3.1 ΟΡΑΜΑ	54
3.3.2 ΑΠΟΣΤΟΛΗ/ΣΤΟΧΟΙ	54
3.3.3 ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ	55
3.4. ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	56
3.4.1. Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (αγοράς αξία / ασφάλειες)	58
3.5.Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	60
3.5.1.ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΕΛΕΧΗ, ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	60
3.5.2.ΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	62
3.6 - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ	64
3.6.1 ΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΚΑΙ Η ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.	64
3.6.2 Η ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.	65
3.6.3 Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ	67
3.6.4. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ	68
3.6.5 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΛΑΤΗ	68
3.7 - ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ	70

3.7.1 ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	71
3.8 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	72
3.8.1 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	72
3.8.2 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ	73
3.8.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	74
3.8.4 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ	75
3.8.5 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ	76
3.8.6 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	76
3.8.7 Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	80
5.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	87
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	95

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ :

ΑΝΕΚ	: ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
Α.Ε.Π	: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ
ΓΣΜ	: ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ
Ε.Ο.Κ	: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ
Ι.Κ.Α	: ΙΔΡΥΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
Ι.Μ.Ο	: ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
Μ.Α.Ε	: ΜΗΤΡΩΟ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
Ν.Α.Τ	: ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
Ν.Ο.Χ	: ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΧΑΝΙΩΝ
Ο.Α.Ε.Δ	: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ
Υ.Ε.Ν	: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Χ.Α	: ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ICAP	: ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ISM	: INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT
SMS	: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM
MR	: MANAGER REPRESENTATIVE
DP	: DESIGNATED PERSON

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για μια χώρα σαν την Ελλάδα η οποία είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, η ναυτιλία αποτελεί την ραχοκοκαλιά της εθνικής της οικονομίας, έναν από τους σημαντικότερους τομείς στήριξης της οικονομικής της ανάπτυξης, με διεθνή ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά το στενό οικονομικό πλαίσιο¹. Μιλώντας σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην διακίνηση και μεταφορά των αγαθών κατά τον οικονομικότερο και ασφαλέστερο ίσως τρόπο, μεταφέροντας αναλογικά τις μεγαλύτερες ποσότητες. Χωρίς την πραγματικά εντυπωσιακή δραστηριότητα της ναυτιλίας είναι βέβαιο ότι το παγκόσμιο οικονομικό σκηνικό και η ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα θα ήταν πολύ διαφορετική αφού ναυτιλία και οικονομική δραστηριότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες.

Παρόλα αυτά, το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον συνεχώς μεταβάλλεται εξαιτίας του ολοένα αυξανόμενου ανταγωνισμού και συνεπώς σε μια εποχή που όλα είναι ρευστά, και η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση. Η Ελλάδα κατέχοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στον κόσμο είναι άμεσος αποδέκτης των νέων προκλήσεων, δυνατοτήτων, και προβλημάτων που αναδύονται και διαμορφώνονται στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον και τα οποία γίνονται πιο έντονα κατά την τελευταία δεκαετία.

Το νέο διεθνές ναυτιλιακό και οικονομικό σκηνικό το οποίο έχει αρχίσει να διαμορφώνεται και να μεταβάλλεται πολύ έντονα κατά την τελευταία δεκαετία έχει άμεση επίδραση στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών αφού έντονες είναι οι επιδράσεις και οι επιρροές που δέχεται ο υπό ελληνική σημαία στόλος καθώς και υπό ελληνική διαχείριση εμπορικός στόλος.

1. Δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (Ναυτεμπορική, Επενδυτής)

² Έντονη λοιπόν είναι η ανησυχία για το μέλλον της γαλανόλευκης² και της διαφοροποίησης του

εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας αφού οποιαδήποτε μεταβολή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το μέλλον της ελληνικής οικονομίας και το εργασιακό μέλλον των ελλήνων ναυτικών. Το πρόβλημα που αναδύουν στην επιφάνεια οι σημερινές συνθήκες δεν είναι άλλο από αυτό της ανταγωνιστικότητας η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας. Κάτω από τις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες που επικρατούν στις θαλάσσιες μεταφορές³, η Ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σ' ένα σημαντικό σταυροδρόμι στο οποίο προσπαθεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της, να προσαρμοστεί στις νέες διεθνείς απαιτήσεις και στους νέους κανόνες λειτουργίας και να εξασφαλίσει χαμηλότερο κόστος λειτουργίας.

Οποιοδήποτε αντίθετο αποτέλεσμα θα έχει ως συνέπεια τον αφανισμό της ελληνικής σημαίας από την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία και την ραγδαία μείωση του ελληνικού στόλου από το παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό. Είναι πλέον γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία δεν μετέχει σε αγώνα σπριντ αλλά σε μααραθώνιο έχοντας να αντιμετωπίσει ως μείζον θέματα : το υψηλό λειτουργικό κόστος, την έλλειψη φορτίων και τις μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις.

II ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ως αντικείμενο της μελέτης ορίζεται, η στρατηγική ανάλυση της εταιρίας ANEK και η συμβολή της στην ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα και ειδικά στην ευρύτερη περιοχή της Κρήτης. Ειδική βαρύτητα θα δοθεί στη στρατηγικές προσεγγίσεις της εταιρίας, ως μέσω ανάπτυξης.

III. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ως στόχοι της μελέτης ορίζονται οι ακόλουθοι:

1. Η ανάλυση της εταιρίας ANEK.
2. Η ανάλυση της ελληνικής Ναυτιλίας γενικά. Εστίαση στη κρητική Ναυτιλία.
3. Ανάλυση του ανταγωνισμού.
4. Προσδιορισμός του ρόλου της ANEK στην ανάπτυξη της Κρητικής οικονομίας.

2.Χ.Ν. Φαραύτης ,<<Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι>>,ΕΜΠ,1990
3.Γουλιέλμος Α (1999),Μάνατζμεντ Ναυπλιακών Επιχειρήσεων ,Σταμούλης ,Αθήνα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ -ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Το μεγαλύτερο από τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι η ανεπάρκεια ναυτικών και η έλλειψη του κατάλληλου ναυτεργατικού δυναμικού για την πλήρη επάνδρωση του ελληνικού εμπορικού στόλου⁴. Το πρόβλημα γίνεται εντονότερο με την πάροδο του χρόνου αφού το ποσοστό των αλλοδαπών ναυτικών που απασχολούνται στα υπό ελληνική σημαία πλοία είναι συνεχώς αυξανόμενο. Είναι λοιπόν γεγονός ότι η έλλειψη ναυτεργατικού και πιο συγκεκριμένα η έλλειψη στελεχικού δυναμικού συνιστά απειλή η οποία θέτει σε κίνδυνο την ύπαρξη της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Η Ελληνική ναυτιλία από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 έχει να αντιμετωπίσει τον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που παρατηρείται ανάμεσα στους διάφορους κλάδους παραγωγής και γενικά απασχόλησης καθώς και των νέων κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί κυρίως στις ονομαζόμενες ναυτικές περιοχές⁵. Ο ρυθμός της προσέλευσης νέου ναυτεργατικού δυναμικού καθώς και η παραμονή του ήδη υπάρχοντος ναυτεργατικού δυναμικού στους κόλπους της ελληνικής ναυτιλίας εξαρτάται από τους επαγγελματικούς όρους και τις συνθήκες εργασίας που αυτή προσφέρει.

Όπως είναι φυσικό οι σαρωτικές αλλαγές και οι μεγάλες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές οι οποίες έλαβαν χώρα σε ολόκληρη σχεδόν την ελληνική κοινωνία κατά την τελευταία δεκαετία, έχουν επηρεάσει άμεσα και τις κοινωνικοοικονομικές δομές των ελληνικών ναυτικών περιοχών, οι οποίες αποτελούν τον κύριο τροφοδότη του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού⁶, και ιδιαίτερα εκείνες τις κοινωνικοοικονομικές δομές οι οποίες επηρεάζουν άμεσα το ναυτικό επάγγελμα ως ένα συγκεκριμένο τρόπο ζωής. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι ενεργοί έλληνες ναυτικοί οι οποίοι κατάγονταν από τις Κυκλάδες το 1974 ήταν 7.955, το 1988 ήταν 2.949 ενώ το 1994 ήταν μόνο 1.330. Η μείωση από το 1974 έως το 1988 ήταν της τάξεως του 64% ή μείωση 4.946 ελλήνων ναυτικών, ενώ από το 1988 έως το 1994 ήταν της τάξεως του 55%. Η συνολική μείωση μόνο από τις Κυκλάδες είναι περίπου 83

(4),(5),(6) Χ.Ν Ψαραύτης ,<<Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι>>,ΕΜΠ,1990

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

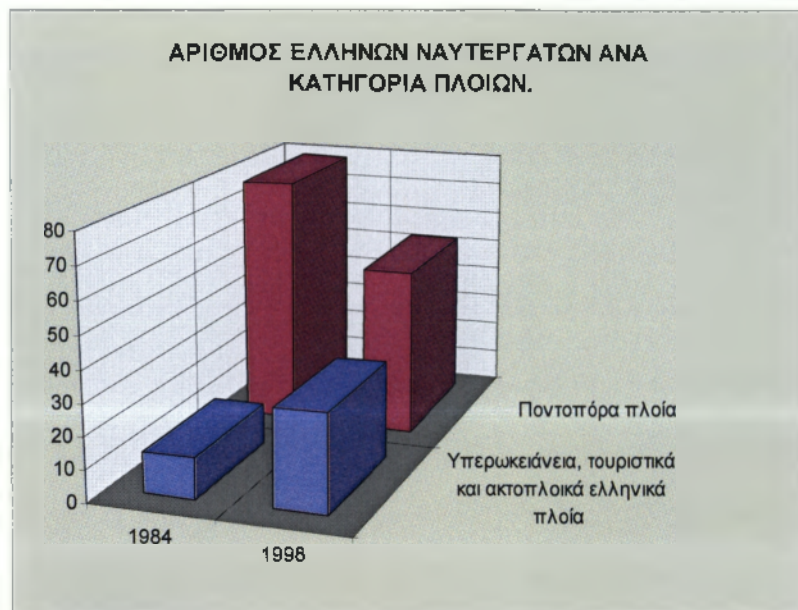


ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού είναι ανάλογη σε όλες τις περιοχές της Ελλάδας από το 1974 έως σήμερα. Η μείωση η οποία εμφανίζεται σε πανελλαδική κλίμακα ανέρχεται σε ποσοστό άνω του 55%. Περίπου 59.129 ναυτικούς έχει απολέσει η ελληνική εμπορική ναυτιλία μέσα σε μία εικοσαετία. Το πρόβλημα είναι εντονότερο στις κατά παράδοση ναυτικές περιοχές της Ελλάδας αφού η μείωση ανέρχεται σε ποσοστό άνω του 64%.

Αξίζει σημασίας το γεγονός ότι από το 1984 έως το 1998 έχουν αλλάξει και οι κατηγορίες πλοίων στα οποία προτιμούν να απασχολούνται ναυτεργάτες. Το 1984 από το σύνολο των απασχολούμενων ναυτεργατών μόλις το 12,8% εργάζονταν σε υπερωκεάνια, τουριστικά και ακτοπλοϊκά πλοία ενώ το υπόλοιπο 78,6% εργάζονταν σε ποντοπόρα πλοία. Το 1998 από το σύνολο των απασχολούμενων ναυτεργατών, το 30,5% εργάζονταν σε υπερωκεάνια, τουριστικά και ακτοπλοϊκά πλοία ενώ το υπόλοιπο 52,5% εργάζονταν στην ποντοπόρο ναυτιλία.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

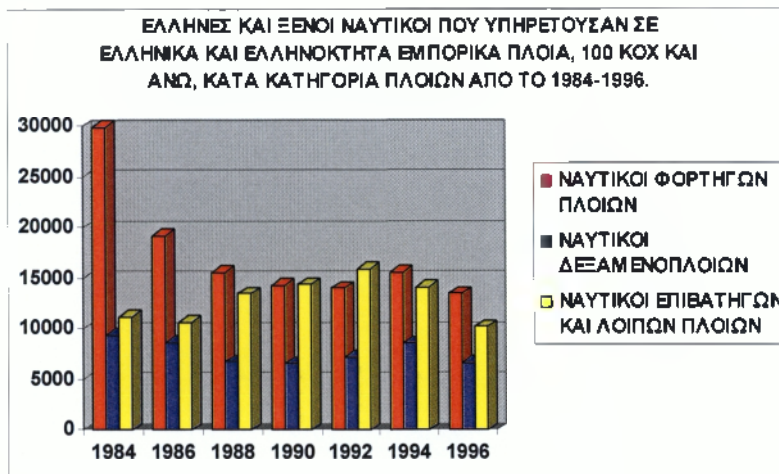


ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η σημαντική αυτή μεταβολή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις νέες κοινωνικές και οικονομικές δομές οι οποίες αναδύονται και οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τον συγκεκριμένο τρόπο ζωής που επιβάλλει το ναυτικό επάγγελμα, ο οποίος υποχρεώνει τον κάθε ναυτικό να ζει και να παρέχει την εργασία του σε ένα συγκεκριμένο πλοίο για μεγάλα χρονικά διαστήματα, πράγμα που τον απομακρύνει από το άμεσο οικογενειακό του περιβάλλον⁷. Η εργασία σε υπερωκεάνια, τουριστικά και ακτοπλοϊκά πλοία δίνει την δυνατότητα στον ναυτικό μεγαλύτερης παραμονής στο κοινωνικό και οικογενειακό περιβάλλον και γι' αυτό παρατηρείται αυτή η σημαντική αύξηση εργαζομένων σε αυτήν την κατηγορία πλοίων και την επερχόμενη ραγδαία μείωση του αριθμού των ναυτεργατών στα ποντοπόρα πλοία.

(7) Δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (Ναυτεμπορική, Επενδυτής)

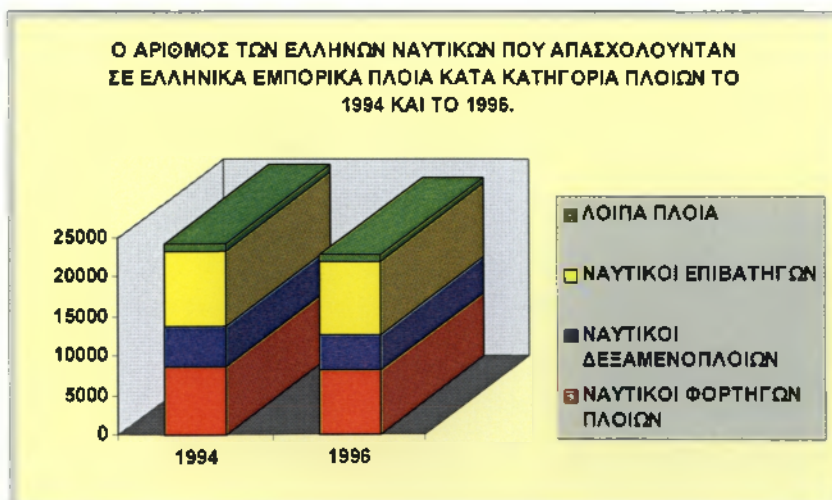
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η τάση διαγράφεται καθαρά στο παρακάτω σχεδιάγραμμα, όπου ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών τόσο στην ελληνική όσο και στην ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία μειώνεται συνεχώς τα δέκα τελευταία χρόνια με έξαρση του φαινομένου τα δύο τελευταία χρόνια. Η μόνη κατηγορία όπου υπήρξε αύξηση και μια διατήρηση του κεκτημένου της απασχόλησης εκ μέρους των ελλήνων ναυτικών ήταν τα επιβατηγά και τουριστικά πλοία για τους λόγους που προαναφέρθηκαν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η ραγδαία και σημαντική μείωση του ποσοστού του εργατικού δυναμικού που απασχολείται στην ελληνική εμπορική ναυτιλία απορρέει σε σημαντικό βαθμό από τις αλλαγές που επήλθαν στην ελληνική οικονομία και οι οποίες δημιούργησαν νέους κλάδους απασχόλησης των νέων εργαζομένων οι οποίοι προσφέρουν καλύτερες προοπτικές απασχόλησης, ελκυστικότερους όρους εργασίας, καλύτερο περιβάλλον και βέβαια χωρίς να προϋποθέτουν την αποκοπή από τις υπάρχουσες συνθήκες ζωής. Επίσης, η ραγδαία άνοδος του ελληνικού βιοτικού επιπέδου κατά την τελευταία δεκαετία και η σημαντική οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αύξησε την ζήτηση για εργατικό δυναμικό που θα επανδρώσει τις στεριανές οικονομικές δραστηριότητες, δημιουργώντας πρόβλημα στην ελληνική ναυτιλία να προσελκύσει ικανό ναυτεργατικό δυναμικό σε όλα τα κλιμάκια της ναυτικής ιεραρχίας⁸.

Επειδή το μέγεθος του εργατικού δυναμικού μιας χώρας βρίσκεται σε απόλυτη συνάρτηση με την πληθυσμιακή βάση από την οποία αντλείται, είναι φυσικό το γεγονός ότι το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό έχει εμφανίσει σημαντική τάση συρρίκνωσης κατά την τελευταία δεκαετία, αφού η υπογεννητικότητα που παρατηρείται πολύ έντονα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα στην Ελλάδα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα μια διαρκώς μειούμενη πληθυσμιακή βάση

καθώς και μια διαρκώς μειούμενη συμμετοχή του ενεργού πληθυσμού στην παραγωγή. Περαιτέρω, η μείωση της ανεργίας στους άλλους κλάδους παραγωγής από τα τέλη της δεκαετίας του 80 έως σήμερα αποτελεί έναν επιπλέον ανασταλτικό παράγοντα προσέλευσης νέου ναυτεργατικού δυναμικού.

Το πρόβλημα της απασχόλησης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία γίνεται εντονότερο τα τελευταία πέντε χρόνια εξαιτίας της συρρίκνωσης του ελληνικού νηολογίου⁹ οδηγώντας έτσι σε σημαντική μείωση το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό που απασχολείται στον ελληνικό εμπορικό στόλο. Πιο συγκεκριμένα, η μείωση του αριθμού των ελλήνων ναυτικών το 1996 έφτασε το 7% σε μια διετία ως αποτέλεσμα της διαγραφής από το ελληνικό νηολόγιο 78 πλοίων.

Σημαντική μείωση παρατηρείται στον αριθμό των ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικά μόνο πλοία από το 1982-1996, ενώ ο αριθμός του ξένου ναυτεργατικού δυναμικού που απασχολείται στα ίδια πλοία έχει αυξηθεί σημαντικά με τάση διαρκούς ανόδου.

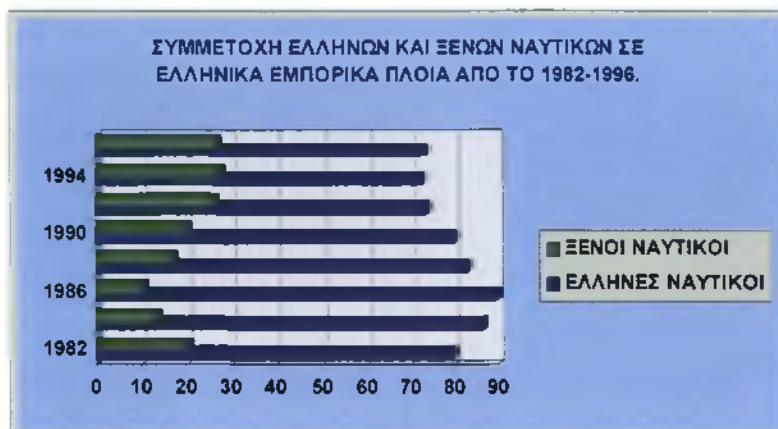
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

(8),(9) Ενημερωτικά έντυπα της εταιρείας ANEK LINES

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7

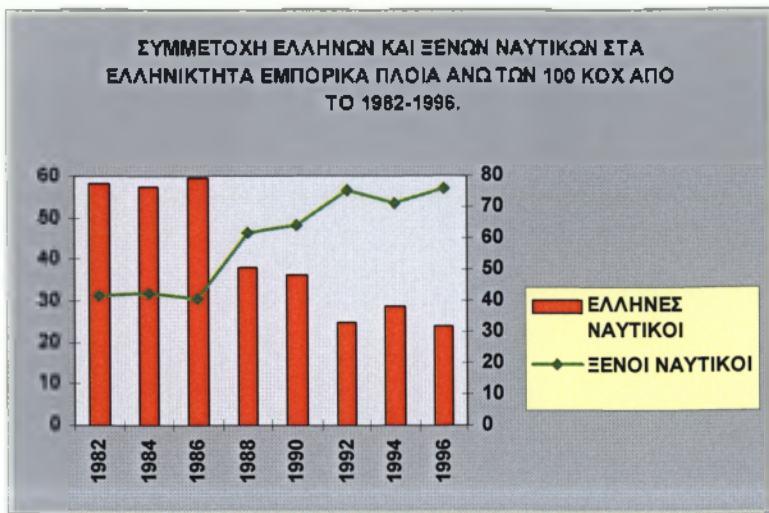


ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Παρατηρείται λοιπόν μια ανησυχητική τάση μείωσης του ποσοστού συμμετοχής των ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία την τελευταία δεκαετία με αντίστροφη εξέλιξη όσον αφορά την συμμετοχή των ξένων ναυτεργατών. Το ποσοστό μείωσης της συμμετοχής των ελλήνων ναυτεργατών στα ελληνικά πλοία έφθασε στο 6,6% ενώ αντίθετα η αύξηση στο ποσοστό συμμετοχής των ξένων ναυτεργατών ήταν περίπου αντίστοιχη και ίση με 6,6%. Είναι δηλαδή βέβαιο ότι στην θέση κάθε Έλληνα ναυτικού που αποχωρεί από τα ελληνικά εμπορικά πλοία, την θέση του την παίρνει ένας ναυτεργάτης ξένης εθνικότητας. Η απειλή λοιπόν είναι ορατή στο εγγύς μέλλον για την ελληνική ναυτική απασχόληση. Στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία των 100κοχ και άνω η κατάσταση είναι ακόμα πιο ανησυχητική. Οι ξένοι ναυτεργάτες αυξήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια κατά τι περισσότερο από 61,29%, ενώ μόνο την διετία 1994-1996 η αύξηση ήταν περίπου της τάξης του 11,8%. Κατά το ίδιο ποσοστό ακριβώς μειώθηκε το ποσοστό των ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν στα υπό ελληνική διαχείριση πλοία των 100 κοχ και άνω από το 1982 έως το 1996, ήτοι 61,29%. Γίνεται λοιπόν κατανοητό το γεγονός ότι κάθε Έλληνας ναυτικός ο οποίος αποχωρούσε από τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία των 100 κοχ και άνω, τον αντικαθιστούσε ένας ναυτικός ξένης υπηκοότητας με ανυπολόγιστο έτσι κόστος για το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό¹⁰.

(10) Γουλιέλμος Α(1999),Μανατζμენტ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ,Σταμούλης ,Αθήνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η μείωση των ελλήνων ναυτικών στις συνθέσεις τόσο των ελληνικών όσο και των ελληνόκτητων πλοίων μειώνεται συνεχώς με μη προβλεπόμενη ανάκαμψη. Το ποσοστό των ελλήνων ναυτικών στις συνθέσεις των ελληνικών πλοίων το 1996 ήταν 73,4% και στα ελληνόκτητα πλοία περίπου 23,9%, ενώ το 1994 τα ποσοστά αυτά ανέρχονταν σε 80% και 36% αντίστοιχα. Το 1982 η συμμετοχή των ελλήνων ναυτικών στα πλοία υπό ελληνική διαχείριση ανέρχονταν στο υψηλό αναλογικά ποσοστό του 58,16%. Από το 1982 όμως, έως σήμερα η μείωση είναι συνεχής για να φτάσουμε στο αρνητικό ρεκόρ του 23,9%. Δηλαδή το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό έχασε 2.473 ναυτικούς όλων των κατηγοριών, γεγονός που ισοδυναμεί με το 63,26% της δύναμης της. Από την άλλη μεριά, οι ξένοι ναυτεργάτες που απασχολούνται στα ελληνόκτητα πλοία άνω των 100 κοχ αυξήθηκαν κατά 1.770 ναυτικούς, δηλαδή κατά 61,36%. Σημαντική είναι η παρατηρούμενη μείωση τόσο στον αριθμό του απασχολούμενου κατώτερου προσωπικού στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία, όσο και στον αριθμό του ανώτερου στελεχιακού ναυτεργατικού δυναμικού. Κατά την τελευταία δεκαετία μάλιστα η πτώση είναι έντονη και στις δυο κατηγορίες πράγμα που θέτει σε κίνδυνο ολόκληρη την ραχοκοκαλιά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού.

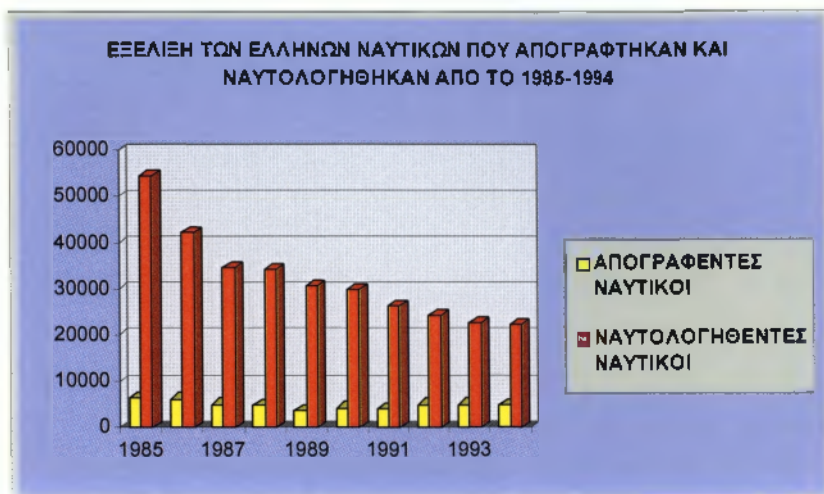
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η αριθμητική εξέλιξη του κατώτερου ελληνικού προσωπικού σε πλοία με ελληνική σημαία υπήρξε πολύ μεταβαλλόμενη στο διάστημα της τελευταίας σαρακονταετίας με σημαντική αύξηση στο πρώτο μισό αυτής της χρονικής περιόδου και με εντυπωσιακή μείωση στο άλλο δεύτερο μισό, δηλαδή από το 1985 και μετά με τάση για περαιτέρω μείωση. Αντίστοιχη μεταβλητότητα παρατηρείται και στο ανώτερο στελεχιακό δυναμικό το οποίο συρρικνώνεται συνεχώς από το 1985 και μετά. Ο αριθμός του κατώτερου προσωπικού έφθασε το 1994 στους 14.582 έλληνες ναυτικούς, συγκρινόμενο με τους 36.000 περίπου που υπήρχαν προς το τέλος του 1975. Αντίστοιχα, το 1994 ο αριθμός των ελλήνων αξιωματικών που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία έφθασε να είναι 9.608 όταν το 1974 ο αριθμός αυτός κυμαίνονταν σε 13.987. Η ασυγκράτητη αυτή αιμορραγία της ελληνικής ναυτεργατικής απασχόλησης ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία αποτελεί μάστιγα για την ανάκαμψη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας παγκοσμίως, κλάδος που αποτελεί έναν από τους κινητήριους μοχλούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Μειούμενη συνεχώς και μάλιστα με εντυπωσιακό ρυθμό είναι και ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών που απογράφτηκαν και ναυτολογήθηκαν από το 1985 έως το 1995.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Οι λόγοι που έχουν οδηγήσει σε αυτή την ραγδαία μείωση του αριθμού των ελλήνων ναυτικών τόσο στα ελληνικά εμπορικά πλοία όσο και στα ελληνόκτητα είναι ποικιλόμορφοι και απορρέουν τόσο από κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες που αναφέρθηκαν στην αρχή, όσο και από τις επιπτώσεις της διεθνοποιημένης και παγκοσμιοποιημένης ελληνικής ναυτιλίας¹¹.

Ως γνωστόν, η βιομηχανία της ναυτιλίας πέρασε πρώτα από το στάδιο της διεθνοποίησης και μετά χάραξε πορεία για την πλήρη παγκοσμιοποίηση. **Διεθνοποίηση**¹² σημαίνει ότι οι συντελεστές της παραγωγής καθώς και οι λοιποί αναγκαίοι συντελεστές εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας δεν έχουν την ίδια εθνικότητα με αυτήν του πλοιοκτήτη. Στους συντελεστές της παραγωγής συμπεριλαμβάνεται και το ναυτεργατικό δυναμικό το οποίο είναι πρωταγωνιστικός παράγοντας της εύρυθμης και κερδοφόρας λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Οι καρποί και οι συνέπειες αυτής της διεθνοποίησης των συντελεστών παραγωγής διαφαίνονται σήμερα, αλλά οι ρίζες αυτών των επιπτώσεων στην ελληνική εμπορική ναυτιλία φτάνουν μέχρι και μισό αιώνα πριν. Η ελληνική ναυτιλία στο σύνολο της μεταπολεμικής πορείας απασχολούσε ελληνικά πληρώματα σε ποσοστό 75%, το οποίο μειώθηκε σε 70% το 1983, στο 60% το 1986 και σε ακόμα μικρότερα το 1996.

Είναι λοιπόν γεγονός αναμφισβήτητο, ότι λίγο πριν την νέα χιλιετία η πατροπαράδοτη σχέση εθνικής οικονομίας και των συντελεστών παραγωγής της ναυτιλιακής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένου και του ναυτεργατικού δυναμικού, υφίσταται βαθμιαία εξασθένηση και συρρίκνωση¹³. Πράγματι, κανένα έθνος δεν είναι σήμερα ικανό να οργανώσει, να αναπτύξει, και να διατηρήσει μια ανταγωνιστική ναυτιλία βασισμένο μόνο στις δικές του πλουτοπαραγωγικές πηγές.

Είναι λοιπόν εξαναγκασμένη η ελληνική ναυτιλία προκειμένου να επιβιώσει στον παγκόσμιο χάρτη, να απολέσει θέσεις εργασίας και να οδηγηθεί στην χρησιμοποίηση ξένου φθηνού εργατικού δυναμικού, ως απαραίτητη προϋπόθεση για αύξηση της ανταγωνιστικότητας. “ Η διεθνοποίηση όχι μόνο εμφανίστηκε σαν φαινόμενο αλλά οδήγησε και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε μια επιτυχή δράση. Οι πιο επιτυχείς ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι αυτοί που εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και ναυλώσεις σε διεθνή βάση ενώ η έννοια της εθνικής ναυτιλίας στη δεκαετία 1980-1990 θα είναι σίγουρα αναχρονιστική”¹⁴

(11),(12),(13) Γουλιέλμος <<Μανατζμέντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Α >>(3^η έκδοση),εκδ.Σταμούλης ,1999.

(14) Χ. Ν Ψαραύτης <<Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι >>,ΕΜΠ ,1990

1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.

Η ελληνική ναυτιλία είναι μία ναυτιλία που κατέχει την πρώτη θέση στον ευρωπαϊκό και στον παγκόσμιο στόλο γεγονός που προκαλεί τον παγκόσμιο θαυμασμό. Το θαλάσσιο εμπόριο¹⁵ είναι παράγοντας ζωτικής σημασίας τόσο για την ευρωπαϊκή όσο και για την παγκόσμια οικονομία. Το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου και το 90% του εμπορίου με τις Τρίτες χώρες γίνεται με την χρήση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η εμπορική ναυτιλία λοιπόν λόγω της παγκόσμιας φυσιογνωμίας της συνεπάγεται και προβλήματα έντονα τόσο για τις σημαίες των κρατών όσο και για τις προοπτικές απασχόλησης των ναυτικών κάθε χώρας.

Είναι ευρέως γνωστό ότι όταν τα ελληνικά πλοία φεύγουν από την ελληνική σημαία¹⁶, μοιραία μειώνονται και οι θέσεις εργασίας τόσο στην θάλασσα όσο και στην στεριά. Αυτή η φυγή από την σημαία υποδηλώνει πρόβλημα ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων δηλαδή ακριβότερο κόστος επάνδρωσης σε σύγκριση με αυτό των ανταγωνιστών. Δυνατή ελληνική σημαία σημαίνει ασφαλές εσωτερικό περιβάλλον, σταθερή οικονομική πολιτική και άριστη συνεργασία μεταξύ κράτους και εφοπλισμού¹⁷.

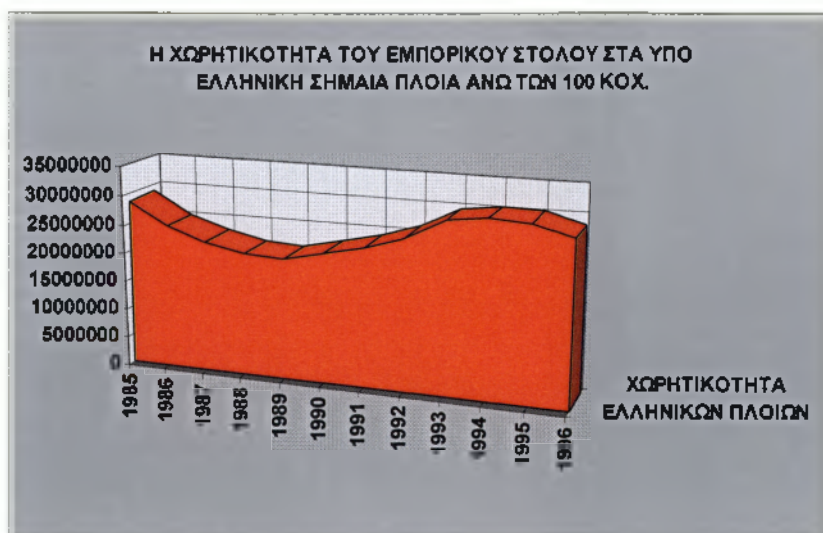
Από το 1985 έως σήμερα υπάρχει μια ακατάσχετη αιμορραγία¹⁸ στον συνολικό αριθμό πλοίων και κατά συνέπεια και στην χωρητικότητα τους που είναι υπό ελληνική σημαία δημιουργώντας ένα τελείως αρνητικό κλίμα. Η ανησυχία λοιπόν είναι έκδηλη για το μέλλον της γαλανόλευκης¹⁹ και την διαφοροποίηση του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και αυτό αποτυπώνεται καθαρά στο γεγονός ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος συρρικνώθηκε από τον Ιανουάριο του 1996 κατά 22%, δηλαδή το 1/4 της δύναμης του σε λιγότερο από 3 χρόνια. Η φυγή αυτή από το ελληνικό νηολόγιο οδήγησε τον ελληνικό στόλο να καταλάβει την 4η θέση παγκοσμίως προκαλώντας έντονες ανησυχίες αφού σε περίπτωση που δεν υπάρξει αναστροφή του κλίματος, υπάρχει κίνδυνος διαφοροποίησης του εθνικού χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας αλλά και απώλειας πολύτιμου στελεχικού δυναμικού των πλοίων. Ο αριθμός των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία συρρικνώθηκε εντυπωσιακά λόγω της συνεχιζόμενης διαρροής του νηολογίου. Το 1996 ο στόλος υπό ελληνική σημαία δεν υπερέβαινε τα 890 πλοία ενώ το 1990 αυτά ανέρχονταν σε 1.871 και το 1995 σε 1.863.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Τα αίτια της κατάστασης αυτής απορρέουν από την έλλειψη ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων καθώς και η κρίση της ναυλαγοράς που ανέδειξε το ευάλωτο του εθνικού πλοίου. Η έλλειψη εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης κρίνεται ως ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα που επηρεάζει περαιτέρω αρνητικά την παραγωγή ικανών στελεχών για τα ελληνικά εμπορικά

πλοία στο άμεσο μέλλον. Η χωρητικότητα που απώλεσε το ελληνικό εμπορικό ναυτικό λόγω της απώλειας της ελληνικής σημαίας, έφθασε μόνο το 1997 τους 1.700.000 κόρους, ενώ μόνο τους 4 πρώτους μήνες του 1998 η συνολική ελληνική χωρητικότητα μειώθηκε κατά 420.000 κόρους. Αυτό ερμηνεύεται σε μείωση του ελληνικού στόλου κατά 89 πλοία το 1997 και κατά 29 πλοία το πρώτο τετράμηνο του 1998. Το 1997 διαγράφηκαν συνολικά από το ελληνικό νηολόγιο 155 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.900.000 κόρους. Το 1998 οι εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο ήταν μονοψήφιες σε αριθμό ενώ αντίστοιχα οι διαγραφές είχαν συνεχή αύξηση.

Η υπό ελληνική σημαία λοιπόν ναυτιλία μειώνεται συνεχώς βλάπτοντας όχι μόνο τα ελληνικά εθνικά συμφέροντα, αλλά στερεί από το δημόσιο τεράστια έσοδα επιφέροντας τελικά δυσμενείς επιπτώσεις σε ολόκληρο το οικοδόμημα της ελληνόκτητης ναυτιλίας καθώς και στην ναυτική απασχόληση²⁰.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεγαλούργησε με την χρήση όχι μόνο ελληνικών πλοίων αλλά και πλοίων με ξένη σημαία αλλά υπό ελληνική διαχείριση. Συνεπώς, η εκμετάλλευση ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία πλοίων είναι μια συμπληρωματική επιχειρηματική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας που όμως οδηγεί βραχυπρόθεσμα τον ελληνικό εμπορικό στόλο σε αυξημένη ανεργία και μακροπρόθεσμα σε δραματική μείωση του αριθμού των ελλήνων ναυτικών, στοιχείου απαραίτητου για την εύρυθμη λειτουργία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης. Το βασικό ζήτημα που αναδύεται είναι αν μπορεί να θεωρηθεί ως ελληνική μία υπό ξένη σημαία ναυτιλία η οποία χρηματοδοτείται με ξένα κεφάλαια και απασχολεί κατά κόρον ξένους ναυτικούς μόνο και μόνο επειδή βρίσκεται υπό την διαχείριση και εκμετάλλευση ελλήνων υπηκόων.

(16), (17) Περιοδικό Ελνάβι Δεκέμβριος 2001

(18),(19),(20) Γουλιέλμος <<Μανατζμέντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων >>, Σταμούλης, Αθήνα

Οι διαγραφές από το ελληνικό νηολόγιο είναι συνεχείς για τους τελευταίους είκοσι μήνες προτιμώντας ως επί των πλείστον σημαίες Παναμά και Μάλτας. Μόνο κατά την διάρκεια του 1997 ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχασε 19% από την δύναμη του ενώ την ελληνική σημαία ύψωσαν μόνο 66 πλοία²¹. Από την διαφορά των 90 πλοίων η μείωση της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου έφθασε τους 2.280.253 κόρους που ισοδυναμεί με την μείωση εκατοντάδων θέσεων εργασίας για τους έλληνες ναυτικούς. Η συρρίκνωση²² συνεχίστηκε και τα δύο επόμενα έτη. Στο ίδιο χρονικό διάστημα εγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο μόλις 6 πλοία με συνολική χωρητικότητα 81.714 κόρων. Ακολουθώντας αυτήν την μείωση του ελληνικού νηολογίου ο αριθμός των απασχολουμένων ελλήνων ναυτικών στην ελληνική εμπορική ναυτία μειώθηκε κατά 6.8% σε μια διετία καθώς από το 1994 έως 1996 διαγράφηκαν 78 πλοία.

Οι εφοπλιστές των ποντοπόρων και των ακτοπλοϊκών πλοίων ζητάνε περαιτέρω μειώσεις των συνθέσεων των πλοίων προκειμένου να γίνουν τα ελληνικά πλοία περαιτέρω ανταγωνιστικά και να σταματήσει έτσι η φυγή από την σημαία μειώνοντας όμως ακόμα περισσότερο τις θέσεις εργασίας. Η Ελλάδα ανήκει στην κατηγορία πολλών άλλων ναυτικών κρατών στα οποία παρατηρείται φυγή από την σημαία για λόγους κοινωνικής εξέλιξης και κυρίως γιατί φθίνει το εργατικό δυναμικό. Ο ελληνικός στόλος μειώνεται συνεχώς για πολλούς λόγους όπως οικονομικούς, φορολογικούς, και επιχειρηματικούς. Δραστικά μέτρα είναι πολύ δύσκολο να παρθούν γιατί το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό είναι πολύ μεγάλο και δύσκολα μπορούν να αλλάξουν την μακροχρόνια πορεία της ελληνικής ναυτίας.

Πρωταρχικός σκοπός πρέπει να είναι η προστασία της μεγάλης ελληνόκτητης ναυτίας²³ η οποία διαθέτει και την απαραίτητη τεχνογνωσία, τις επιχειρήσεις, και τα στελέχη. Αξίζει να σημειωθεί ότι καμία σημαία παραδοσιακού ναυτικού κράτους δεν ανάκαμψε όταν άρχισε να φθίνει και αυτό γιατί η ναυτία λειτουργεί σε έναν κλάδο όπου το οικονομικό ενδιαφέρον για τον επενδυτή συνεχώς μειώνεται, οι συνθήκες συνεχώς δυσκολεύουν και οι δυνατότητες περιορίζονται. Η ναυτία χάνει το επιχειρηματικό της ενδιαφέρον από πλευράς απόδοσης και όπως σε όλες της αγορές σήμερα, παρατηρείται μια δυστοκία και μια δυσπραγία ως προς τους ναύλους. Αν η οικονομική κρίση που μαστίζει πολλές αγορές του κόσμου δεν εξελιχθεί σε ύφεση, οι αρνητικές αυτές συνέπειες όχι μόνο θα συνεχιστούν αλλά θα γίνουν εντονότερες.

Παράλληλα όμως με αυτόν τον σκεπτικισμό²⁴ και τις αρνητικές ενδείξεις όσον αφορά το μέλλον της ελληνικής ποντοπόρας ναυτιλίας, υπάρχει και η αισιόδοξη άποψη που ισχυρίζεται ότι υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις πως η ελληνική ναυτιλία όχι μόνο θα καταφέρει να διατηρήσει την θέση της στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σκηνικό αλλά και να την ενισχύσει. Οι λόγοι είναι πολλοί με σημαντικότερους, το γεγονός ότι η μείωση κατά 1.700.000 τόρους της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου το 1997 αφορούσε κυρίως φορτηγά και δεξαμενόπλοια μεγάλης ηλικίας τα οποία κατέφυγαν σε νηολόγια ευκαιρίας. Ακόμα στο προσκήνιο της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς εδραιώνεται μια νέα γενιά εφοπλιστών ξεκινώντας από πολύ καλύτερη θέση από τους παλιούς Έλληνες εφοπλιστές ενώ και το στελεχιακό δυναμικό αποτελείται από τεχνοκράτες υψηλής εκπαίδευσης. Επίσης, μόνο την περίοδο 1996-1997 οι ελληνικές επενδύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία ανήλθαν σε 8,7 δις. δολάρια που ισοδυναμεί με 80 νέα πλοία χωρητικότητας άνω των 7.000.000 τόνων dwt.

(21),(22) :[http //www.businessweek.com](http://www.businessweek.com)

(23),(24):[http//www.google.com](http://www.google.com)

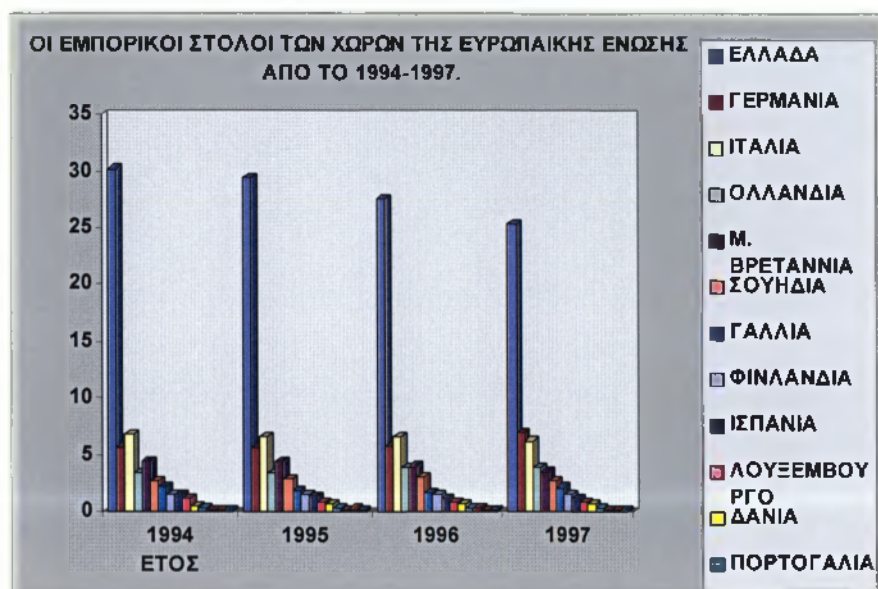
1.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟΥΣ ΚΟΛΠΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.

Όπως είναι ευρέως γνωστό, το διεθνές οικονομικό περιβάλλον και ιδιαίτερα το ευρωπαϊκό, χαρακτηρίζεται από αυξημένη ανεξαρτησία από τις εθνικές οικονομίες μέσω της συνεχιζόμενης διαδικασίας για μία ενοποιημένη και παγκόσμια αγορά²⁵. Αυτή η διαδικασία μέσα στους κόλπους της ευρωπαϊκής ένωσης είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή και κερδοφόρα για το ευρωπαϊκό εμπόριο αφού τα σύνορα έχουν πέσει και όλα λειτουργούν με τους όρους της ελεύθερης αγοράς. Ο ανταγωνισμός λοιπόν πια είναι πολύ έντονος στην ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία με νέες χώρες να προσπαθούν να προσελκύσουν πλοία στο νηολόγιο τους.

Ο όγκος του διεθνές κεφαλαίου έχει αυξηθεί σημαντικά καθώς και η κινητικότητα του, κάνοντας έτσι τις εθνικές οικονομίες πιο ευάλωτες σε γεγονότα που συμβαίνουν εκτός της χώρας καθώς και εκτός των συνόρων της ευρωπαϊκής ένωσης. Η ελληνική ναυτιλία έχοντας κυρίως δραστηριοποιηθεί εκτός των στενών ελληνικών συνόρων και πολύ πριν ξεκινήσει η διαδικασία όπου η παγκοσμιοποίηση της αγοράς να είναι ζωτικής σημασίας για κάθε επιχείρηση και βιομηχανία, είναι ικανή και έχει τις δυνατότητες να προσαρμοστεί γρήγορα στα νέα δεδομένα και να βγει κερδισμένη από τις εξελίξεις στο παγκόσμιο σκηνικό και ιδίως από το ελεύθερο εμπόριο που τείνει να γίνει παγκόσμιος κανόνας.

Η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας σε παγκόσμιο αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και η σημαντική αύξηση του ευρωπαϊκού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, της δεύτερης οικονομικής δύναμης στον κόσμο, τα τελευταία χρόνια έχει ως συνέπεια την αύξηση του ευρωπαϊκού αλλά και του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου καθώς και την αύξηση του ανταγωνισμού μέσα στην ευρωπαϊκή ένωση για τον έλεγχο του θαλάσσιου εμπορίου πιέζοντας σημαντικά την ελληνική εμπορική ναυτιλία και οδηγώντας την να χάσει πάνω από το 10% της δύναμης της στον ευρωπαϊκό χώρο τα τέσσερα τελευταία χρόνια. Επειδή όμως τόσο το παγκόσμιο όσο και το ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο έχει αυξηθεί σημαντικά τον τελευταίο χρόνο πιστεύεται ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα ανακάμψει διατηρώντας έτσι τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας για τους έλληνες ναυτικούς.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η κρίση αυτή που φαίνεται να διέρχεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι λόγω των καινούργιων συνθηκών και προκλήσεων που πρέπει να αντιμετωπίσει στο νέο ευρωπαϊκό σκηνικό, της τάσης για εμπόριο χωρίς οικονομικούς περιορισμούς και την προοπτική της παγκόσμιας αγοράς. Η τάση πάντως δεν είναι αρνητική στο σύνολο της αφού από το 1988 έως το 1994 η αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου ήταν της τάξεως του 37,55% ή αύξηση 8.234 νέα πλοία. Από το 1994 όμως έως το 1997 η ελληνική εμπορική ναυτιλία γνώρισε μεγάλη κρίση χάνοντας το 16,14% της δύναμης του ή περίπου 4.871 εμπορικά πλοία όλων των κατηγοριών. Τα τελευταία χρόνια λοιπόν η ελληνική ναυτιλία αύξησε την δύναμή της συνολικά κατά 3.363 εμπορικά πλοία ή κατά 15,35%. Ωστόσο η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει και να δραστηριοποιηθεί σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον όπου για να επιβιώσει και να σταματήσει η αιμορραγία που παρατηρείται ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια πρέπει να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να μειώσει το λειτουργικό της κόστος.

1.3 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ.

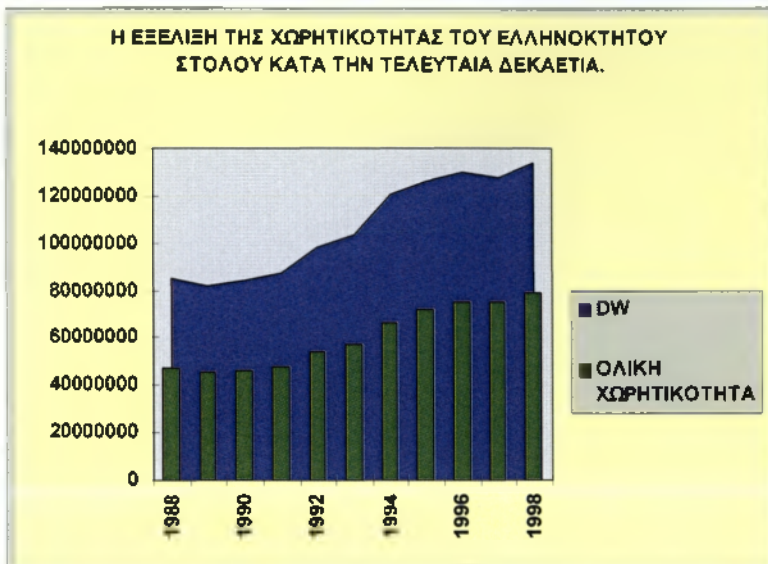
Ο ελληνόκτητος στόλος σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στον ελληνικό εμπορικό στόλο εξακολουθεί να βρίσκεται σε ανοδική πορεία την τελευταία δεκαετία αν και δέχτηκε σοβαρές πιέσεις και έντονο ανταγωνισμό για τον έλεγχο όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μέρους του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου²⁶. Ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος εξακολουθεί λοιπόν την τελευταία δεκαετία να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, παρά τις εντεινόμενες καθημερινά πιέσεις στην λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας διεθνώς. Το 40% των ελληνόκτητων πλοίων είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και σιδηρομεταλλευμάτων, ενώ από πλευράς χωρητικότητας τα πλοία ελληνικών συμφερόντων ελέγχουν το 20% του παγκόσμιου στόλου. Οι παραγγελίες νέων πλοίων υπό ελληνική διαχείριση έφθασαν το 1997 τα 89, συνολικής χωρητικότητας 6.900.000 dwt. Την ίδια χρονιά η χωρητικότητα των πλοίων που απέκτησαν εταιρείες ελληνικών συμφερόντων ανήλθε στο εντυπωσιακό επίπεδο των 5.900.000 dwt, ενώ την ίδια χρονιά ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος έχασε πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 1.400.000 dwt. Μια μικρή μείωση επήλθε το 1996, όμως από αυτήν την χρονιά και μετά η άνοδος είναι εντυπωσιακή. Ως τον Φεβρουάριο του 1998, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.358 πλοία όλων των κατηγοριών με συνολική χωρητικότητα 133.700.000 dwt. Όσον αφορά τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, άνω των 1000 κόρων, ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε μέσα σε έναν χρόνο κατά 4,8% και η χωρητικότητά του κατά 4,6%.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

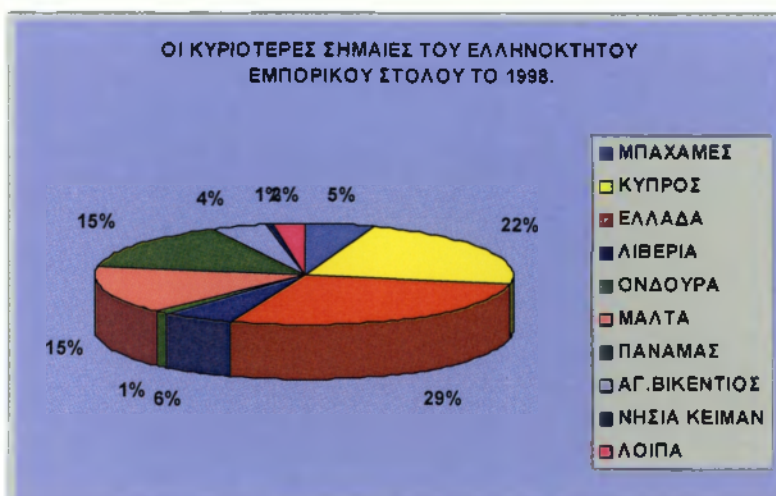
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η αύξηση αυτή του ελληνόκτητου στόλου είχε ως άμεση συνέπεια την αύξηση της ελληνικής συμμετοχής στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο από 8,98% το 1996, σε 9,3% το 1997, ενώ κατέχει και το 15,8 της παγκόσμιας μεταφορικής δύναμης. Η κύρια σημαία προτίμησης του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου τα τελευταία δέκα χρόνια είναι η ελληνική με τάση όμως συνεχούς μείωσης, ενώ διαρκώς αυξητική τάση έχει η κυπριακή σημαία.

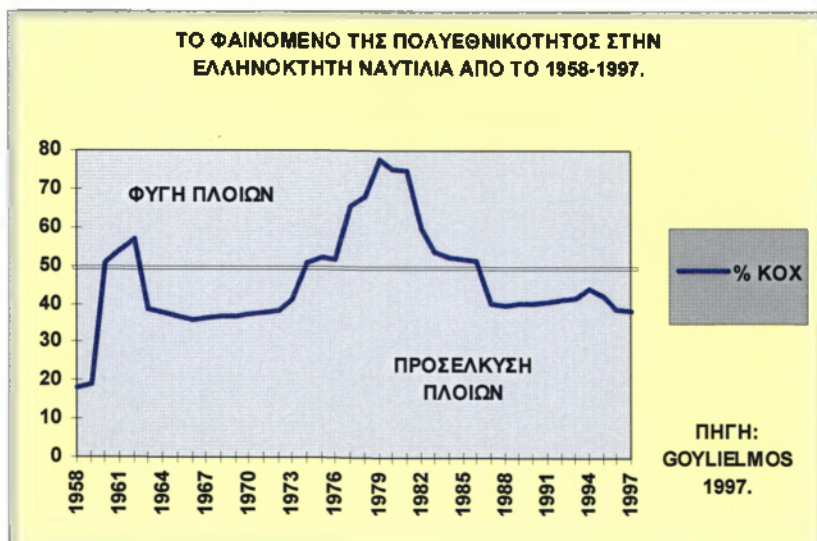
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η επιλογή της σημαίας είναι ο πολυεθνικός παράγοντας της ναυτιλιακής βιομηχανίας²⁷. Με την επιλογή της σημαίας, τα υπό ελληνικής διαχείρισης πλοία αλλάζουν νομικό καθεστώς δηλαδή ουσιαστικά αλλάζουν χώρα εγκατάστασης κάθε φορά που αλλάζουν την εθνική σημαία με άλλη. Το φαινόμενο της πολυεθνικότητας²⁸ στην ελληνόκτητη ναυτιλία από το 1958 έως το 1997 αποτυπώνεται στο ακόλουθο διάγραμμα, όπου το 50% και άνω των πλοίων υπό ελληνική σημαία παρατηρείται σε ελάχιστες χρονικές περιόδους όπως το 1960-1962 και το 1974-1986 με σημείο ουσιαστικής καμψής το 1995 όπου η φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία έγινε ιδιαίτερα αισθητή.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17



ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

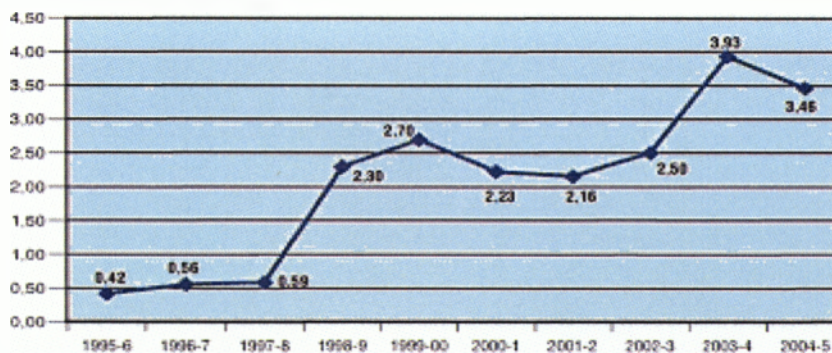
Με την περίοδο αυτή της δεκαετούς συνεχούς αύξησης της δύναμης του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, τίποτα δεν φαίνεται να απειλεί την πρωτοκαθεδρία²⁹ της στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και διαφαίνεται ότι οποιαδήποτε μικρή αναδίπλωση στο εγγύς μέλλον θα οφείλεται στην προσπάθεια ποιοτικής της βελτίωσης και διαγραφής των πλοίων αντιοικονομικής χωρητικότητας. Παρόλες τις θετικές ενδείξεις για το μέλλον της ελληνόκτητης ναυτιλίας δεν λείπουν και οι συντηρητικές απόψεις βασιζόμενες στο γεγονός ότι μεγάλος αριθμός ελληνόκτητων πλοίων έχει παροπλισθεί ενώ μεγάλο μέρος των πλοίων ξηρού φορτίου δημιουργεί σε πολλές επιχειρήσεις οικονομικό αδιέξοδο. Η οικονομική ύφεση και αστάθεια παγκοσμίως δεν επιτρέπει αισιοδοξία τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον.

(26),(27),(28),(29) Δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (Ναυτεμπορική ,Επενδυτής)

1.4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, διαμέσου ενός περίπλοκου συστήματος³⁰ ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα τελευταία έτη (Διάγραμμα 1), ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Επίσης, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου ακτοπλοϊκού στόλου.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18



Πηγή: ΕΣΥΕ. Στα στοιχεία περιλαμβάνονται και οι υπηρεσίες που προσφέρονται από ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες στην Αλγερία.

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας, τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασύνδεσής τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Από τον συνολικό αριθμό των νησιών που ευρίσκονται στην ελληνική επικράτεια (3.500 περίπου), τα 124 κατοικούνται (από το 14% του πληθυσμού της Ελλάδος), αλλά μόνο τα μισά εξ αυτών κατοικούνται από σημαντικό αριθμό κατοίκων και αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα κυρίως στον τομέα του τουρισμού και της γεωργίας. Στα νησιά είναι εγκατεστημένο το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα με το 61% των ξενοδοχειακών κλινών.

Ο αριθμός των πιο σημαντικών λιμένων του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων 42 έχει η ηπειρωτική Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) και περίπου 96 τα νησιά. Ειδικότερα, η Κρήτη διαθέτει οκτώ σημαντικά λιμάνια μέσω των οποίων διακινείται μεγάλο μέρος της ελληνικής γεωργικής παραγωγής και των εξαγωγών ιδιαίτερα σε νωπά φρούτα και λαχανικά, σταφίδες και άλλα γεωργικά προϊόντα. Αεροδρόμιο διαθέτουν 26 νησιά εκ των οποίων τα 16 εξυπηρετούνται μόνον από μία εταιρία, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, πολλές φορές με σχετικά αραιό δίκτυο πτήσεων. Σε έντεκα νησιά που αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, εκτός τακτικών αεροπορικών γραμμών, ένα σημαντικό μέρος των τουριστών από το εξωτερικό διακινείται με έκτακτες πτήσεις (πτήσεις charter) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Το μέγεθος της αγοράς στις υπάρχουσες (ή δυνητικές) ακτοπλοϊκές γραμμές κυμαίνεται από ικανοποιητικά μεγάλο έως εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα, διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών: Κατηγορία Α: Περιλαμβάνει τις γραμμές με μέγεθος της αγοράς ικανοποιητικά μεγάλο στις οποίες δικαιολογείται η δραστηριοποίηση περισσότερων της μίας ναυτιλιακών εταιριών σε ανταγωνιστική βάση. Τέτοιες γραμμές είναι αυτές της Κρήτης, της Ρόδου, της Κέρκυρας, των Ανατολικών Κυκλάδων, κ.ά. Κατηγορία Β: Περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς (σε συνδυασμό με την απόσταση και το μέγεθος των πλοίων που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν) είναι σχετικά μικρό. Στις γραμμές μπορεί να δραστηριοποιηθεί με ικανοποιητική κερδοφορία μόνο μία ναυτιλιακή εταιρία με ένα ή δύο πλοία. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι η Κάσος, η Κίμωλος και η Χάλκη. Η είσοδος άλλων εταιριών στην αγορά αυτή και ο διαμοιρασμός του μεταφορικού έργου οδηγεί κατά κανόνα σε ζημιογόνο εκμετάλλευση (αδυναμία κάλυψης του υψηλού μέσου κόστους λόγω του πολύ υψηλού σταθερού κόστους). Κατηγορία Γ: Περιλαμβάνει γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι εξαιρετικά μικρό (οι λεγόμενες «άγονες γραμμές»), με συνέπεια η εκτέλεση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας να είναι εφικτή μόνο με κρατική επιχορήγηση. Ο αριθμός των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών που μπορεί να λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής (ή άλλης) επιχορήγησης³¹.

Το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοΐα στην ελληνική επικράτεια προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα που δεν ξεπερνά τους τρεις - τέσσερις μήνες. Σύμφωνα με τα στοιχεία κινήσεως

επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά το 2004, κατά το τετράμηνο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου διακινήθηκαν περίπου 7 εκατ. επιβάτες ενώ στους υπόλοιπους οκτώ μήνες διακινήθηκαν περίπου 5 εκατ. επιβάτες (Πηγή: ΕΣΥΕ). Επιπλέον, η εποχικότητα στις σχετικά μικρές αγορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι ακόμα εντονότερη.

Στην πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, συμβάλλει στη διόγκωση του προβλήματος της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησης των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Πολλές γραμμές που είναι βιώσιμες λόγω της εκμεταλλεύσεώς τους από μία ναυτιλιακή εταιρία στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου, μπορεί να μην καλύπτουν τα έξοδά τους για εκμετάλλευση στο οκτάμηνο Οκτωβρίου - Μαΐου. Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο για την ενίσχυση των προσπάθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου ή για ανάπτυξη άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση.

1.4.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΚΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Αντιθέτως με τα ανωτέρω, η κρατική πολιτική³² στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από: α) υπερβολικό συγκεντρωτισμό των αποφάσεων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και περιορισμένη χρήση των αρχών της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού, β) την προσπάθεια επιχορηγήσεως των μη-βιώσιμων γραμμών με πρόσθετη επιβάρυνση των βιώσιμων γραμμών, και γ) την επιδίωξη και πρόσθετων στόχων πολιτικής, εκτός της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησεως των νησιών, με κυριότερους την προστασία των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και των Ελλήνων ναυτικών και τη χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ). Αυτό το πλαίσιο πολιτικής είχε εξελιχθεί, τουλάχιστον μέχρι το 2002, σε ένα αντιοικονομικό και αντικοινωνικό καθεστώς στο οποίο κυριαρχούσε η αδιαφάνεια και η κατανομή των πόρων και των εξυπηρέτησεων με μη – αντικειμενικά κριτήρια, η κακή εξυπηρέτηση των βιώσιμων και μη βιώσιμων ακτοπλοϊκών γραμμών, η δυσφήμιση της χώρας και του ελληνικού τουρισμού κ.ά. Ειδικότερα, το πλαίσιο πολιτικής στην ελληνική ακτοπλοΐα μέχρι το 2002 χαρακτηριζόταν από:

Πρώτον, τον κεντρικό έλεγχο ουσιαστικά του συνόλου των δραστηριοτήτων στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από το ΥΕΝ και την υποβάθμιση του ανταγωνισμού. Ο προσδιορισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η επιλογή της εταιρίας για την εξυπηρέτηση κάθε γραμμής, η τιμολογιακή πολιτική, η συχνότητα των δρομολογίων, η χρονική περίοδος εξυπηρέτησεως της γραμμής στη διάρκεια του έτους, η στελέχωση των πλοίων, κ.ά., ήταν αποκλειστικές αρμοδιότητες του ΥΕΝ. Ο ρόλος του ανταγωνισμού στον κλάδο ήταν, στην καλύτερη περίπτωση, εξαιρετικά υποβαθμισμένος. Εφαρμοζόταν ένα κλειστό σύστημα κεντρικού προγραμματισμού για τον προσδιορισμό του «τι θα παραχθεί», του «πώς θα παραχθεί» και, το σπουδαιότερο, του «για ποιον θα παραχθεί» με κέντρο αποφάσεων το ΥΕΝ.

Δεύτερον, την υποχρέωση εκτελέσεως δημόσιας υπηρεσίας σε άγονες γραμμές από τις ναυτιλιακές εταιρίες που εξασφάλιζαν από το Κράτος την μονοπωλιακή εκμετάλλευση άλλων βιώσιμων γραμμών³³. Έτσι, οι επιβάτες (μόνιμοι κάτοικοι και τουρίστες) των βιώσιμων γραμμών χρηματοδοτούσαν ουσιαστικά και την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών, χωρίς να προσδιορίζεται από πού προκύπτει η υποχρέωση αυτή. Γιατί ωστόσο ο ξένος τουρίστας ο οποίος θέλει να επισκεφθεί την Κρήτη να υποχρεώνεται να πληρώσει και το εισιτήριο των ταξιδιωτών σε

νησί της άγονης γραμμής ή να υποχρεώνεται να συμβάλει στην κάλυψη των ελλειμμάτων του NAT; Βεβαίως τα προβλήματα αντισυμβαλλόμενης συμπεριφοράς που προέκυπταν από την έλλειψη διαφάνειας και ανταγωνισμού ήταν πολύ μεγαλύτερα.

Τρίτον, την επιδίωξη της εξυπηρέτησής και άλλων στόχων κρατικής πολιτικής, εκτός του βασικού στόχου της αποτελεσματικότερης δυνατής προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Τέτοιοι στόχοι ήταν: α) Η προστασία των εγχώριων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, αφού μόνον εγχώριες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις συμμετείχαν στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ελλάδα (cabotage). β) Η προστασία των Ελλήνων εργαζομένων στα πλοία της ακτοπλοΐας, αφού μόνον αυτοί είχαν (και εξακολουθούν να έχουν) τη δυνατότητα να απασχοληθούν στα πλοία αυτά, ανεξάρτητα από το κόστος τους. γ) Η προσφορά εκπαιδευτικών εισιτηρίων για συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών. δ) Η χρηματοδότηση του NAT για την πληρωμή συντάξεων στους ναυτικούς κάθε κατηγορίας με πληρωμή από κάθε επιβάτη 6,5% επί της τιμής του εισιτηρίου ως ασφαλιστρού. Η επιδίωξη αυτών των πρόσθετων στόχων είχε ως συνέπεια την κατακόρυφη αύξηση του κόστους της προσφερόμενης βασικής υπηρεσίας της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, με αποτέλεσμα γραμμές που θα ήταν βιώσιμες χωρίς τις επιβαρύνσεις να καθίστανται μη βιώσιμες, ενώ το κόστος των εισιτηρίων σε άλλες γραμμές να διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα.

Τέταρτον, την κακή κατάσταση των λιμένων της χώρας που δυσκόλευε σε μεγάλο βαθμό την εκτέλεση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και υποβάθμιζε την ποιότητα των προσφερόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με εξαιρετικά αρνητικές επιπτώσεις και στον τουρισμό. Συγκεκριμένα, υπήρχαν σημαντικές ανεπάρκειες, κυρίως από πλευράς εξυπηρέτησής της διαρκώς αυξανόμενης κινήσεως (επιβατών και οχημάτων) και του διαρκώς αυξανόμενου μεγέθους των πλοίων, που επικεντρώνονταν σε τομείς όπως: α) Η προβληματική πρόσβαση στους λιμένες, τα κυκλοφοριακά προβλήματα και προβλήματα σταθμεύσεως στην πόλη γύρω από τους λιμένες, ιδιαίτερα σε εποχές αιχμής. β) Η κακή οργάνωση των αναχωρήσεων και των αφίξεων. γ) Η ανύπαρκτη διασύνδεση των λιμένων με άλλα μεταφορικά μέσα όπως αστικές συγκοινωνίες, ενώ η αναχρονιστική οργάνωση των υπηρεσιών ταξί καθιστούσε την επιστροφή από το λιμάνι μία δυσάρεστη εμπειρία. δ) Η απόλυτα κρατική διαχείριση των υπηρεσιών που συνήθως προσφέρονται στους λιμένες και στα αεροδρόμια, στην Ελλάδα ήταν συνυφασμένη με ουσιαστική έλλειψη αυτών των υπηρεσιών. Η έλλειψη δημόσιων αποχωρητηρίων, υπηρεσιών καθαριότητας, τηλεφώνων, ακόμα και υποστεύων για προφύλαξη από τον ήλιο και τη βροχή, ήταν συνήθης. Το πλανόδιο εμπόριο αποτελούσε καθεστώς αντί των οργανωμένων αναψυκτηρίων, εστιατορίων κ.ά.

Πέμπτο, την προνομιακή φορολογική μεταχείριση των ακτοπλοϊκών εταιριών με βάση τον ν. 959/1979, πιθανώς ως αντάλλαγμα για τα ανωτέρω αρνητικά σημεία. Η κατάσταση άλλαξε από τον Νοέμβριο του 2002 με την εφαρμογή της νέας νομοθεσίας (ν. 2932/2001) που προσάρμοζε το καθεστώς λειτουργίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τις διατάξεις και τη φιλοσοφία του Κανονισμού 3577/1992 του Συμβουλίου της Ε.Ο.Κ. Ο Κανονισμός αυτός επέβαλε τη λειτουργία της ακτοπλοϊκής αγοράς με βάση τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, με πρόβλεψη όμως και για κρατική παρέμβαση όπου αυτό είναι αναγκαίο. Είναι σημαντικό ότι ο Κανονισμός αναγνώριζε πλήρως τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς και έδινε σαφείς κατευθύνσεις για την αντιμετώπισή τους με κατάλληλες πολιτικές. Όμως, η εφαρμογή του νέου νομοθετικού πλαισίου δεν άλλαξε ουσιαστικά την κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2005, αφού το καθεστώς του προστατευτισμού και του υπερβολικού κρατικού παρεμβατισμού εξακολουθούσε στην ουσία να είναι σε ισχύ. Σημαντικά βήματα προς την εκλογίκευση της λειτουργίας του κλάδου έγιναν στις αρχές του 2006, ιδιαίτερα με την πλήρη απελευθέρωση των ναύλων και τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου σχετικά με το όριο ηλικίας των πλοίων, παρά το γεγονός ότι πολλά εμπόδια στην ανάπτυξη και στην αποτελεσματική λειτουργία του κλάδου ευρίσκονται ακόμα σε ισχύ.

(32),(33) Γουλιέλμος Α(1999),Μανατζμέντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ,Σταμούλης ,Αθήνα

1.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η <<Τοπική ανάπτυξη>>, έννοια ουτοπική ,ρομαντική, μέσα στην παγκοσμιοποίηση³⁴ υποδεικνύει το που θέλουμε να πάμε στην κοινωνία. Υποδηλώνει ένα όραμα άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορία ,το χώρο ,τους λαούς και το συναίσθημα .Συνιστά πανανθρώπινη κραυγή διαμαρτυρίας απέναντι στην ισοπέδωση ,τη μη αποδοχή της χωρικής –γεωγραφικής –ιστορικής – πολιτιστικής και αισθητικής ιδιαιτερότητας .Δίνει μια <<ιστορική συνέχεια >>στον πολιτισμό μας. Δίνει το <<στίγμα >>χώρου ,χρόνου και αξιών.

Η Τοπική ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί ως μια διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης³⁵ και διαρθρωτικών αλλαγών που οδηγεί στη βελτίωση του επιπέδου ζωής του τοπικού πληθυσμού .Η έννοια της τοπικής ανάπτυξης δεν πρέπει να ταυτίζεται με την ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης χωρικής μονάδας ,αλλά με την ανάπτυξη που βασίζεται σε τοπικούς παράγοντες .Η Τοπική ανάπτυξη είναι μια μορφή περιφερειακής ανάπτυξης ,στην οποία οι τοπικοί παράγοντες (τοπικοί οργανισμοί και φορείς ,τοπικές επιχειρήσεις ,τοπική πρωτοβουλία και επιχειρηματικότητα) συνιστούν τους βασικούς μοχλούς της αναπτυξιακής διαδικασίας .

Με επίκεντρο των άνθρωπο και τις δραστηριότητες που αναπτύσσει στο χώρο της περιφέρειας, η ολοκληρωμένη τοπική ανάπτυξη συνιστά <<τομή>> της ανάπτυξης, δεν απομονώνεται ένας τομέας ή κλάδος για να ωφεληθεί ένας άλλος. Απεναντίας δίνεται έμφαση στη μεγαλύτερη δυνατή σύνδεση μεταξύ τους, έτσι ώστε η ωφέλεια στον ένα τομέα να παράγει ευεργετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στους άλλους τομείς της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας.

(34) ΛΕΩΝ.ΠΑΠΑΚΩΝ/ΔΗΣ , Διαπραγμάτευση και Τοπική Ανάπτυξη

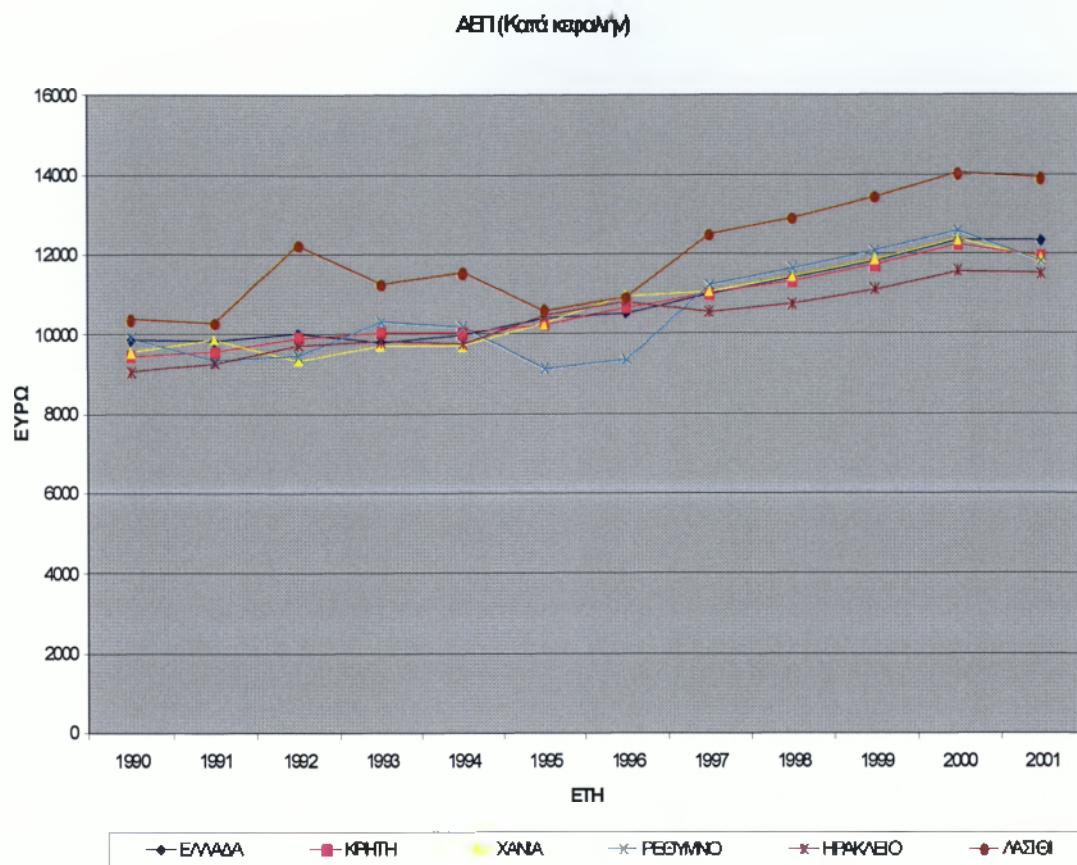
(35)<http://www.google.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ-Η ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ

Στη συγκεκριμένη ενότητα θα κάνουμε μια γενική επισκόπηση της οικονομίας του νησιού αναφερόμενοι σ' όλους τους τομείς³⁶ δίνοντας ειδική βαρύτητα στο τουρισμό ο οποίος είναι και ο τομέας δράσης της ANEK. Με την ολοκλήρωση του κεφαλαίου θα έχουμε μια γενική εικόνα της οικονομικής κατάστασης της Κρήτης οπότε θα μπορέσουμε μ' αυτό τον τρόπο να δείξουμε και τη συμβολή της ANEK στο νησί.

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την πορεία του κατά κεφαλήν Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος για το σύνολο της χώρας, την περιφέρεια Κρήτης, καθώς και καθέναν από τους τέσσερις νομούς της, για την περίοδο 1990 έως το 2001. Το **Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.)**³⁷ αντιπροσωπεύει το σύνολο των τελικών προϊόντων και υπηρεσιών που παράγονται σε μια χώρα ή σε μια περιοχή και αποτελεί δείκτη της παραγωγικότητας της περιοχής στην οποία αναφέρεται. Τα παρακάτω στοιχεία δείχνουν ότι ο νομός Λασιθίου προηγείται τόσο σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς, όσο και σε σχέση με την Κρήτη και την Ελλάδα. Το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. της Κρήτης είναι σε γενικές γραμμές ανάλογο με αυτό του συνόλου της χώρας.

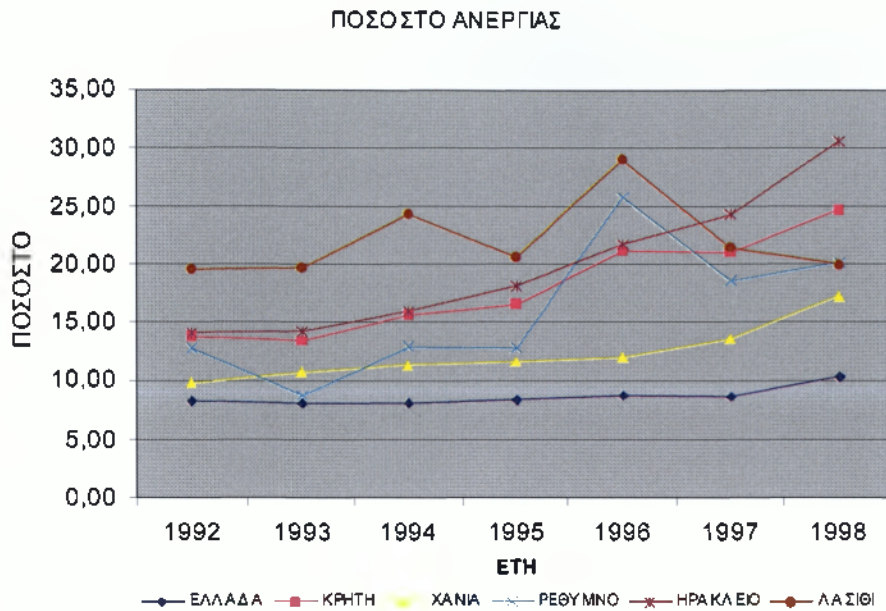
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19 - Κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν σε σταθερές τιμές



Έτος βάσης 1999, Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή»

Από το 1995 και μετά το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του νομού Χανίων είναι μεγαλύτερο τόσο από αυτό του νομού Ηρακλείου, όσο και από το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. της περιφέρειας Κρήτης, ενώ για την περίοδο 1997-2000 είναι σε γενικές γραμμές ανάλογο με αυτό του συνόλου της χώρας. Το Ρέθυμνο, από το 1997, εμφανίζει υψηλότερα ποσοστά ανάπτυξης του Α.Ε.Π. σε σχέση με τους δύο αυτούς νομούς.

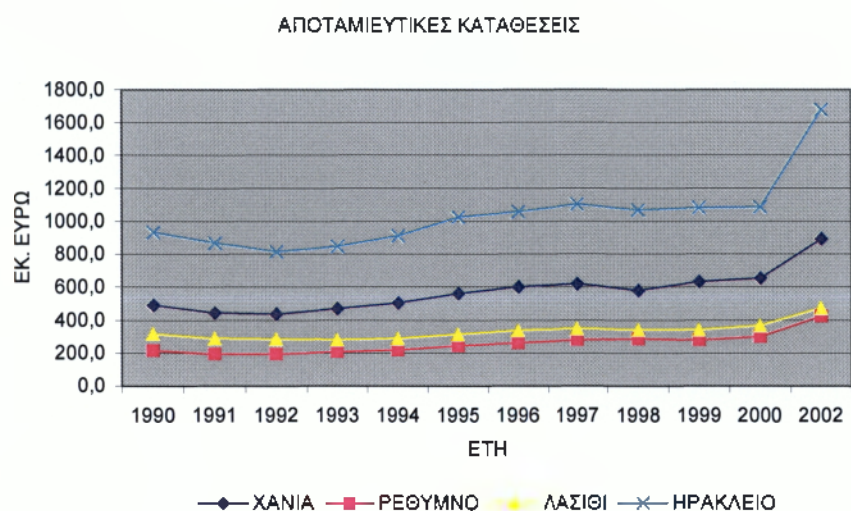
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20- Ποσοστό Ανεργίας



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Η ανεργία, όπως προκύπτει από τα υπάρχοντα στοιχεία, βρίσκεται σε υψηλότερα ποσοστά τόσο στην περιφέρεια της Κρήτης όσο και στους νομούς της σε σχέση με το σύνολο της Ελλάδας. Στο νομό Λασιθίου, που είχε το μεγαλύτερο πρόβλημα ως το 1996, παρατηρείται μείωση του ποσοστού ανεργίας την περίοδο 1997 και 1998. Ο νομός Ηρακλείου έχει υψηλότερα ποσοστά ανεργίας από αυτά της περιφέρειας Κρήτης και μάλιστα από το 1997 είναι ο νομός με το μεγαλύτερο πρόβλημα. Στους νομούς Ρεθύμνης και Χανίων η ανεργία είναι χαμηλότερη από το σύνολο της περιφέρειας (εκτός από το 1996 όπου το Ρέθυμνο ξεπερνάει το ποσοστό της περιφέρειας) και μάλιστα ο νομός Χανίων φαίνεται να έχει το μικρότερο πρόβλημα από τους υπόλοιπους. Πρέπει να σημειωθεί ότι για τα έτη εκτός απογραφών ο ενεργός πληθυσμός, οι απασχολούμενοι και οι άνεργοι είναι το εγγεγραμμένο στον ΟΑΕΔ, εργατικό δυναμικό, απασχολούμενοι και άνεργοι. Το μέγεθος αυτό υποεκτιμά το πραγματικό καθώς αφορά μόνο την απασχόληση με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου (ΙΚΑ). Έτσι υπολείπεται των απογραφικών στοιχείων αλλά και εκείνων της έρευνας εργατικού δυναμικού.

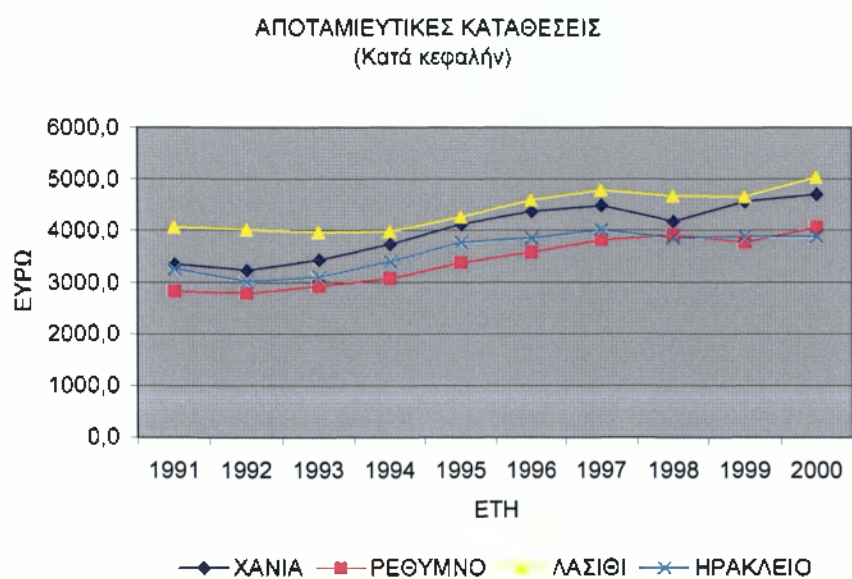
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21 - Αποταμιευτικές Καταθέσεις σε σταθερές τιμές



Έτος βάσης 1999, Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Οι αποταμιευτικές καταθέσεις εκφραζόμενες σε σταθερές τιμές, εμφανίζουν μια αυξητική τάση κατά την χρονική περίοδο 1992 – 2002, σε όλους τους νομούς της Κρήτης. Φαίνεται καθαρά, από το πιο πάνω διάγραμμα, ότι ο νομός Ηρακλείου υπερέρχει των υπολοίπων νομών της Κρήτης, πράγμα αναμενόμενο λόγω του ότι ο νομός αυτός συγκεντρώνει τον μισό περίπου πληθυσμό της Κρήτης. Ακολουθούν οι νομοί Χανίων, Λασιθίου και τελευταίος ο νομός Ρεθύμνης.

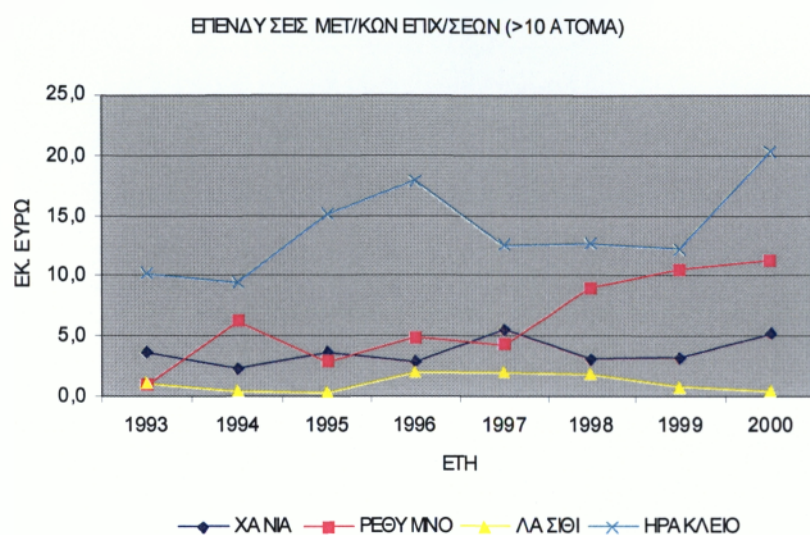
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22 - Κατά Κεφαλήν Αποταμιευτικές Καταθέσεις σε σταθερές τιμές



Έτος βάσης 1999, Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Τα συμπεράσματα, ως προς τη σειρά κατάταξης των νομών, αλλάζουν αν λάβουμε υπόψη μας τις κατά κεφαλήν αποταμιευτικές καταθέσεις. Στην περίπτωση αυτή προκύπτει ότι στην πρώτη θέση βρίσκεται ο νομός Λασιθίου με δεύτερο το νομό Χανίων. Ακολουθεί ο νομός Ηρακλείου, που εμφανίζει χαμηλότερες καταθέσεις σε σχέση με τους δύο πρώτους νομούς, ενώ τελευταίος είναι ο νομός Ρεθύμνης.

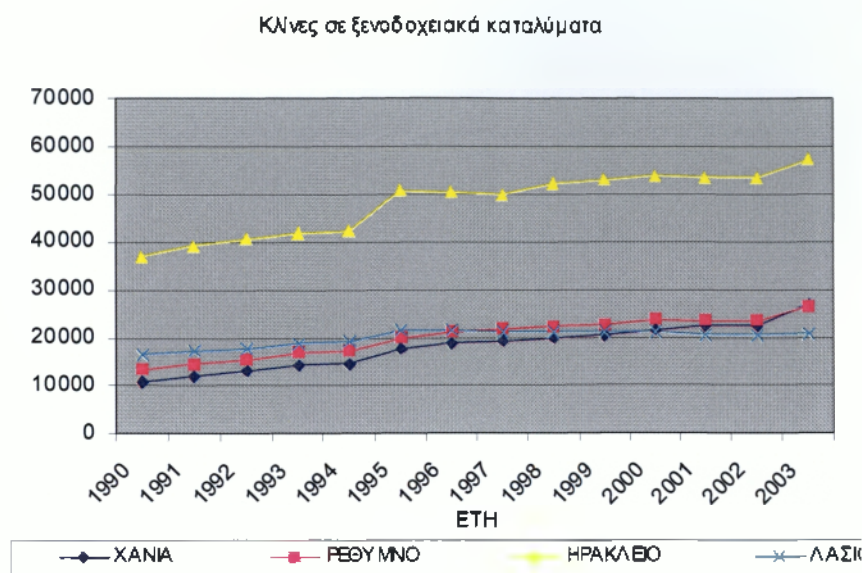
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23-Επενδύσεις Μετ/κων Επιχ/σεων (>10 άτομα) σε σταθερές τιμές



Έτος βάσης 1999, Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή»

Ως δείκτης ευημερίας³⁸ μιας περιοχής μπορεί να θεωρηθούν και οι πραγματοποιούμενες επενδύσεις των μεταποιητικών επιχειρήσεων (με απασχόληση μεγαλύτερη των 10 ατόμων). Στην πρώτη θέση βρίσκεται ο νομός Ηρακλείου, με τη μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται το 2000. Ακολουθούν, με σημαντική διαφορά οι νομοί Ρεθύμνης και Χανίων, με ποσοστά που αυξομειώνονται κατά τη διάρκεια της υπό μελέτης περιόδου, με το Ρέθυμνο να είναι μπροστά από το 1998 και μετά. Τελευταίος είναι ο νομός Λασιθίου, στον οποίο οι επενδύσεις μειώνονται την περίοδο 1999-2000.

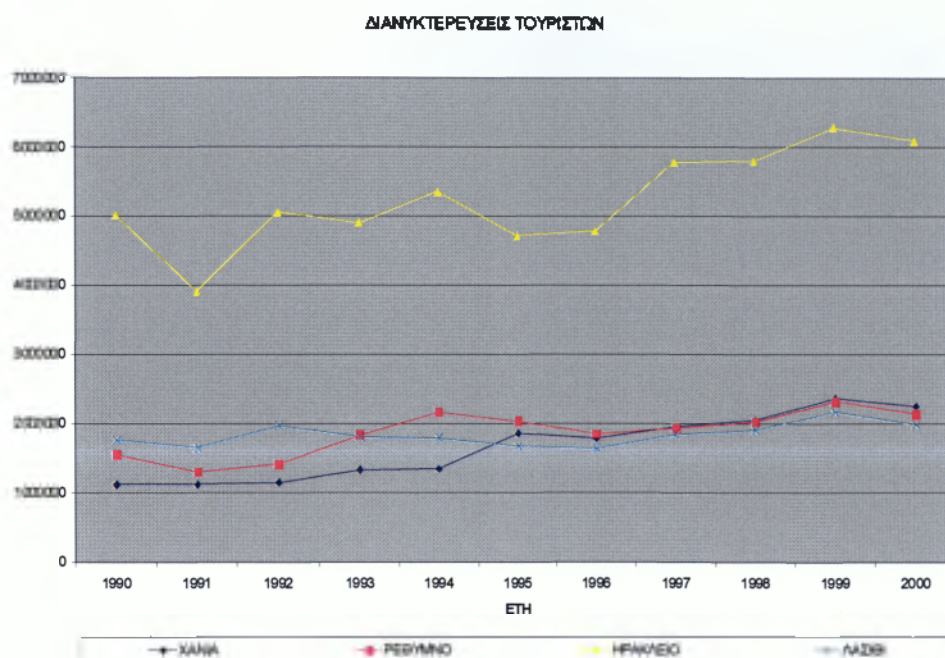
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24- Κλίνες σε ξενοδοχειακά καταλύματα



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Ο ρόλος του τουρισμού θεωρείται ως εξαιρετικά σημαντικός για την ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών της Κρήτης. Αρχικά χρησιμοποιείται ως μέτρο σύγκρισης της τουριστικής ανάπτυξης ο αριθμός των κλινών σε ξενοδοχειακά καταλύματα. Το παραπάνω διάγραμμα δείχνει ότι υπάρχει μια γενική αυξητική τάση σε όλους τους νομούς. Στην πρώτη θέση, με αρκετή διαφορά βρίσκεται ο νομός Ηρακλείου, ενώ οι διαφορές των άλλων τριών νομών είναι πολύ μικρές. Δεύτερος μέχρι το 1996 είναι ο νομός Λασιθίου, αλλά μετά προηγείται ο νομός Ρεθύμνης και με μικρότερο αριθμό ξενοδοχειακών κλινών ακολουθούν τα Χανιά.

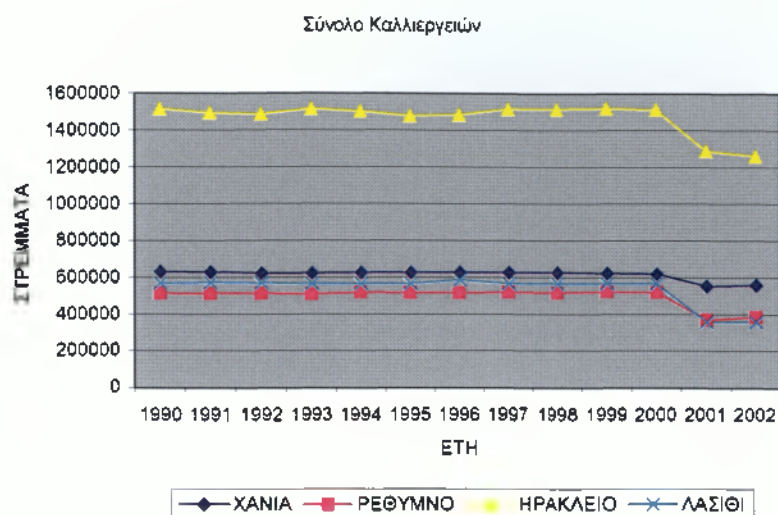
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25- Διανυκτερεύσεις τουριστών



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Η χρησιμοποίηση του δείκτη των διανυκτερεύσεων τουριστών δίνει αντίστοιχα συμπεράσματα με τον προηγούμενο δείκτη (ξενοδοχειακές κλίνες). Ο νομός Ηρακλείου βρίσκεται και πάλι στην πρώτη θέση με μεγάλη διαφορά από τους υπόλοιπους νομούς. Αξιοσημείωτο είναι ότι από το 1994 εμφανίζεται μια σημαντική αυξητική τάση για το νομό Χανίων με αποτέλεσμα από το 1996 τα Χανιά να βρίσκονται στη δεύτερη θέση μαζί με τον Νομό Ρεθύμνου. Την περίοδο 1999-2000 παρατηρούμε πτωτικές τάσεις και στους τέσσερις νομούς.

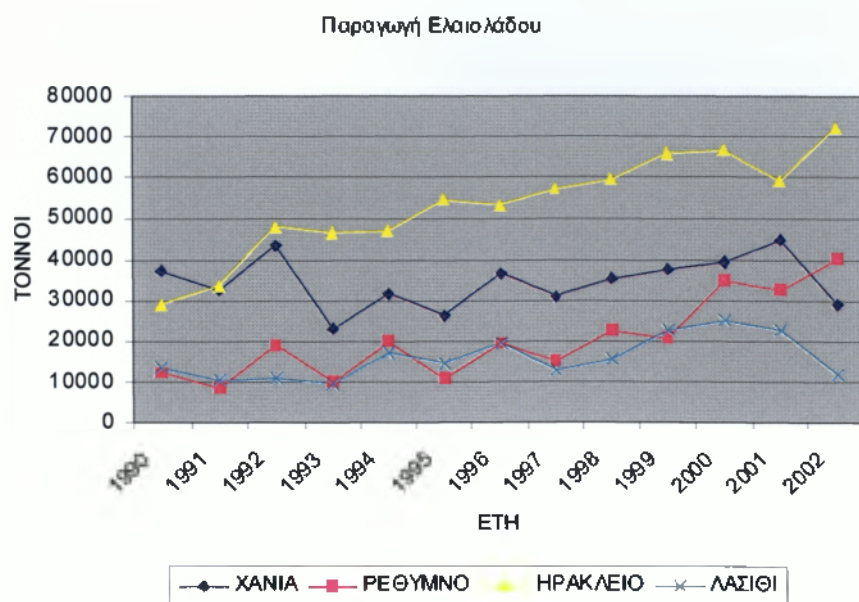
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 26- Σύνολο καλλιεργειών



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Η γεωργία αποτελεί μια από τις παλαιότερες οικονομικές δραστηριότητες, αλλά ακόμη και σήμερα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την οικονομία της Κρήτης. Ως ένδειξη της ανάπτυξης του γεωργικού τομέα χρησιμοποιούμε αρχικά τον δείκτη των συνολικών καλλιεργειών (σε στρέμματα). Το παραπάνω διάγραμμα δείχνει ότι η συνολικά καλλιεργούμενη έκταση παραμένει σχεδόν αμετάβλητη, για όλους τους νομούς της Κρήτης, καθ'όλη την εξεταζόμενη περίοδο (1990 – 2000). Το μεγαλύτερο μέρος των καλλιεργούμενων εκτάσεων, με σημαντική διαφορά, βρίσκεται στο νομό Ηρακλείου. Ακολουθούν οι άλλοι τρεις νομοί με το νομό Χανίων να διατηρεί ένα μικρό προβάδισμα. Επίσης μετά το 2000 υπάρχουν πτωτικές τάσεις σε όλους τους νομούς.

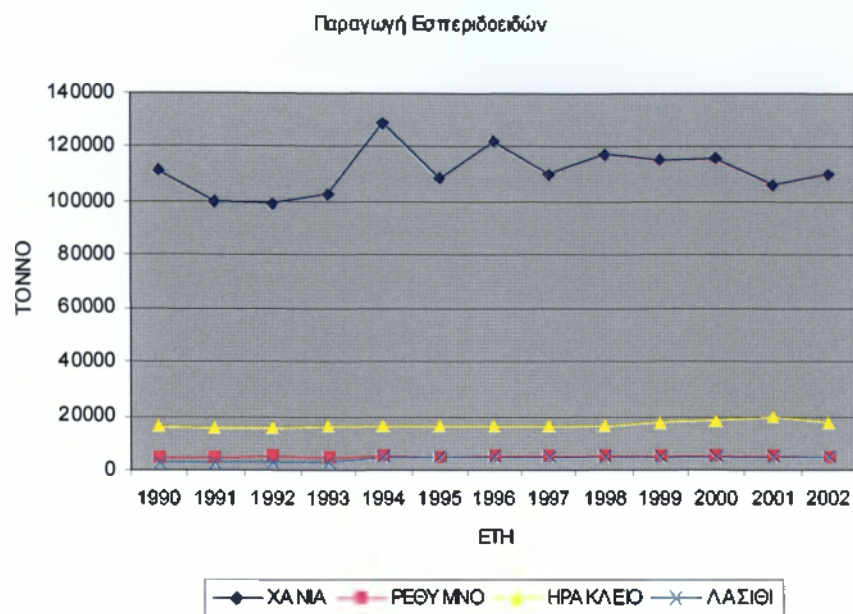
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27- Παραγωγή ελαιολάδου



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Χρησιμοποιώντας το κριτήριο της παραγωγής ελαιολάδου (σε τόνους), πέρα από τις αναμενόμενες αυξομειώσεις, βλέπουμε ότι ο νομός Ηρακλείου προηγείται σταθερά καθ' όλη την χρονική περίοδο, με εξαίρεση το 1990 όπου πρώτος ήταν ο νομός Χανίων με παραγωγή 36.869 τόνους. Έντονες αυξομειώσεις παρατηρούνται στο νομό Ρεθύμνης, ενώ ο νομός Λασιθίου εμφανίζει σχετικά σταθερή παραγωγή μέχρι το 2000, ενώ μετά υπάρχει σημαντική πτώση της παραγωγής. Το ίδιο συμβαίνει και με τον νομό Χανίων, ενώ το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο ενώ αρχικά έχουν και αυτοί μείωση της παραγωγής, την περίοδο 2001-2002 έχουν σημαντική αύξηση.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28- Παραγωγή εσπεριδοειδών



Πηγή: Οι νομοί της Ελλάδος, «Επιλογή».

Η προηγούμενη εικόνα αλλάζει εντελώς όσον αφορά τη συνολική παραγωγή (σε τόνους) εσπεριδοειδών. Ο νομός Χανίων εμφανίζεται να έχει σημαντικό προβάδισμα, με ετήσια παραγωγή που κυμαίνεται μεταξύ 98.955 και 129.097 τόνων. Ακολουθεί, με σημαντική διαφορά, ο νομός Ηρακλείου (ετήσια παραγωγή που κυμαίνεται μεταξύ 15.645 και 19.740 τόνων). Η παραγωγή εσπεριδοειδών στους άλλους δύο νομούς είναι εξαιρετικά χαμηλότερη χωρίς να εμφανίζουν ιδιαίτερες μεταξύ τους διαφορές. Βασική παρατήρηση είναι ότι η παραγωγή είναι γενικά σταθερή στους τρεις νομούς, ενώ τα Χανιά παρουσιάζουν συνεχείς αυξομειώσεις.

Από τους παραπάνω δείκτες βγαίνει το συμπέρασμα ότι η θέση του νομού Χανίων, τουλάχιστον όσον αφορά το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π., δεν είναι αρκετά ικανοποιητική. Το κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. αν και παραμένει χαμηλό, παρουσιάζει μια αυξητική τάση καθ' όλη σχεδόν την εξεταζόμενη περίοδο. Όσον αφορά τις κατά κεφαλήν αποταμιευτικές καταθέσεις, ο νομός Χανίων παραμένει δεύτερος, πίσω από το νομό Λασιθίου καθ' όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο. Οι κατά κεφαλήν αποταμιευτικές καταθέσεις παρουσίασαν την χαμηλότερη τιμή το 1992 με 3.237 ευρώ, ενώ η υψηλότερη τιμή ήταν το 2000, με 4.700 ευρώ. Όσον αφορά την τουριστική ανάπτυξη, με βάση το κριτήριο του αριθμού των ξενοδοχειακών κλινών, στο νομό Χανίων, το 1990 υπήρχαν

10.837 ξενοδοχειακές κλίνες έναντι 13.342 στο νομό Ρεθύμνης, 16.628 στο νομό Λασιθίου, και 36.871 στο νομό Ηρακλείου. Το 2003 υπήρχαν συνολικά 27.016 ξενοδοχειακές κλίνες στο νομό Χανίων, έναντι 23.572 στο νομό Ρεθύμνης, 26.687 στο νομό Λασιθίου, και 57.368 στο νομό Ηρακλείου. Με κριτήριο τις διανυκτερεύσεις τουριστών, ισχύει το ίδιο αρχικά, αν και στη συνέχεια η θέση του νομού Χανίων εμφανίζει μια βελτίωση, ιδιαίτερα μετά το 1995. Μάλιστα, κατά την περίοδο 1995 και 1996, ο νομός Χανίων βρίσκεται στην τρίτη θέση, ενώ από το 1997 περνάει σταθερά στη δεύτερη θέση με πρώτο το νομό Ηρακλείου.

Η Κρήτη είναι ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς διακοπών στην Ελλάδα. 15% όλων των αφίξεων στην Ελλάδα έρχονται μέσω της πόλης του Ηρακλείου (λιμένας και αερολιμένας), ενώ οι ναυλωμένες πτήσεις στο Ηράκλειο ήταν πέρυσι 20% του συνόλου των πτήσεων ναύλωσης στην Ελλάδα. Στο σύνολο, περισσότερα από δύο εκατομμύρια τουρίστες επισκέφθηκαν την Κρήτη πέρυσι. Αυτή η αύξηση στον τουρισμό απεικονίζεται στον αριθμό κλινών των ξενοδοχείων, ο οποίος αυξήθηκε στην Κρήτη κατά 53% από το 1986 ως το 1991 ενώ στο υπόλοιπο της Ελλάδας η αύξηση ήταν 25%. Σήμερα η υποδομή τουρισμού στην Κρήτη ικανοποιεί όλες τις προτιμήσεις. Υπάρχει στέγαση κάθε πιθανής κατηγορίας, από μεγάλα ξενοδοχεία πολυτέλειας με όλες τις εγκαταστάσεις(πισίνες εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής κ.λ.π....), μικρότερα ιδιόκτητα οικογενειακά διαμερίσματα, μέχρι εγκαταστάσεις κατασκήνωσης. Οι επισκέπτες μπορούν να φθάσουν στο νησί μέσω δύο διεθνών αερολιμένων σε Ηράκλειο και Χανιά ή με το πλοίο στους λιμένες Ηρακλείου, Χανίων, Ρεθύμνου και Αγίου Νικολάου.

(36),(38) Αρχείο Στατιστικής Υπηρεσίας Χανίων

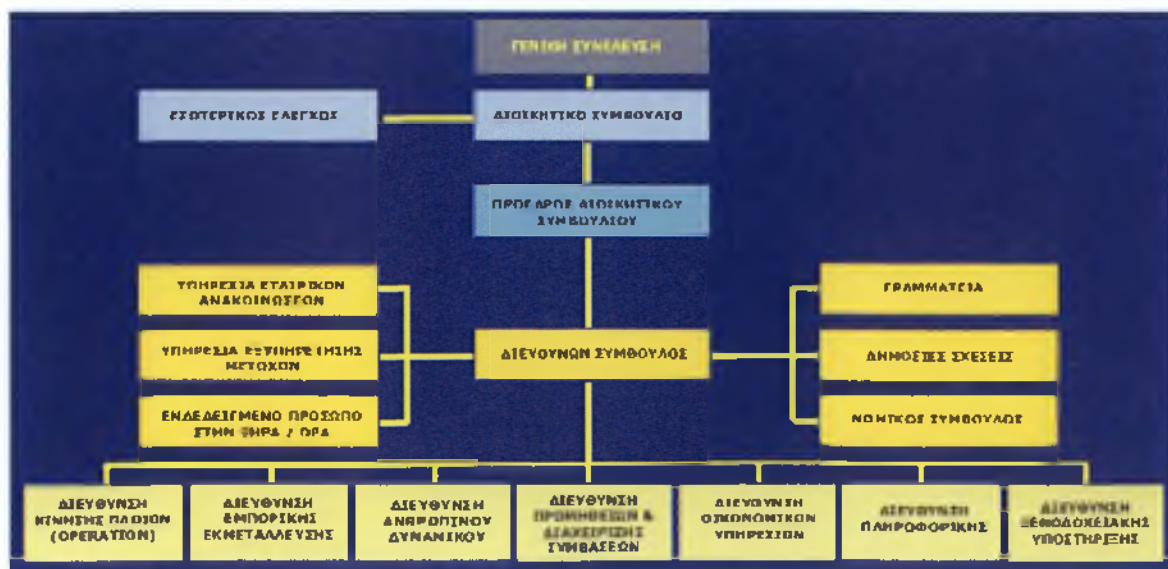
(37) Ξηροτύρη Σ-Κουφίδου (2001), Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων, Ανικούλα, Θεσσαλονίκη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ- ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ Α.Ν.Ε.Κ.

Η 40χρονη και πλέον πορεία της Α.Ν.Ε.Κ. στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας, την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της πλοίο μέχρι και σήμερα, η Α.Ν.Ε.Κ. διασχίζει τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια. Η Α.Ν.Ε.Κ. δημιουργήθηκε με μέτοχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου, που ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με ασφάλεια από την Κρήτη προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό άλλωστε είναι που διαφοροποιεί την Α.Ν.Ε.Κ. από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρίες: η πολυμετοχική βάση της. Οι άνθρωποι της Κρήτης αναζήτησαν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαινόταν ουτοπικό, όμως όλοι συνέβαλαν σε αυτό το σκοπό.

Σήμερα, η Α.Ν.Ε.Κ. παραμένει η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε τη ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της. Η εξελικτική πορεία της Α.Ν.Ε.Κ. συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κι η Α.Ν.Ε.Κ. με τη σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δομή της εταιρίας:



3.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- Η εταιρεία ιδρύθηκε το έτος 1967 (ΦΕΚ 201/10-04-67) με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES».
- Η δραστηριοποίηση της Α.Ν.Ε.Κ. στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβρη του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου της Ε/Γ-Ο/Γ ΚΥΔΩΝ στη γραμμή Πειραιά -Κρήτη.
- Η περίοδος από το 1971 μέχρι σήμερα υπήρξε μία περίοδος ραγδαίας εξέλιξης της εταιρείας που εκφράζεται με την απόκτηση και δρομολόγηση νέων πλοίων και την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων, των πωλήσεων και των κερδών της.
- Η Α.Ν.Ε.Κ. το 2007 εκμεταλλεύεται 10 ιδιόκτητα πλοία: αυτά είναι δρομολογημένα στις γραμμές Πάτρα - Αγκώνα, Πάτρα - Τεργέστη, Πειραιάς - Ηράκλειο, Πειραιάς - Χανιά, Πειραιάς – Ρέθυμνο (Σχήμα 1). Επίσης σημειώνεται ότι κατά περιόδους ένα Ε/Γ-Ο/Γ της εταιρείας δρομολογείται- εξυπηρετεί τη γραμμή Κίσαμος - Κύθηρα - Νότια Πελοπόννησος. Η εταιρεία προσφέρει υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις γραμμές όπου δραστηριοποιείται και δίκαια έχει καθιερωθεί ανάμεσα στις κορυφαίες και πλέον ασφαλείς του κλάδου της στην Μεσόγειο.
- Έδρα της εταιρείας έχει ορισθεί ο Δήμος Χανίων³⁹
- Είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών⁴⁰
- Σύμφωνα προς το άρθρο 3 του καταστατικού της εταιρείας, η διάρκεια αυτής έχει ορισθεί μέχρι την 31/12/2050, με δυνατότητα παράτασης ύστερα από τροποποίηση του άρθρου αυτού.
- Σύμφωνα προς το άρθρο 4 του καταστατικού της εταιρείας, οι σκοποί αυτής είναι: η απόκτηση οποιουδήποτε τύπου ικανών για την ασφαλή μεταφορά προσώπων, εμπορευμάτων, πραγμάτων και οχημάτων δια θαλάσσης στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Η εκμετάλλευση πλοίων και γενικά πλωτών μέσων, ιδιόκτητων ή μη, κάθε εθνικότητας και σημαίας, με ναύλωση ή οποιονδήποτε τρόπο (με προμήθεια ή συνεργασία με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο).



Σχήμα 1. Ισχύον δίκτυο δρομολογίων της ANEK LINES.

Πηγή: Ιστοσελίδα Α.Ν.Ε.Κ.

Η απόκτηση ή εκμετάλλευση με κάθε νόμιμο τρόπο οποιασδήποτε φύσεως και μορφής τουριστικών, ξενοδοχειακών, κτηνοτροφικών, γεωργικών και αλιευτικών μονάδων και επιχειρήσεων. Η ίδρυση ή εκμετάλλευση με οποιονδήποτε τρόπο επιχειρήσεων μετασκευής ή επισκευής πλοίων και λοιπών μεταφορικών μέσων, όπως και βιομηχανικών επιχειρήσεων γενικά και επιχειρήσεων χερσαίας μεταφοράς. Η συμμετοχή σε εταιρείες κάθε φύσεως και μορφής που επιδιώκουν οποιονδήποτε από τους ανώτερους σκοπούς, καθώς και η σύσταση κοινοπραξιών ή θυγατρικών εταιρειών οποιασδήποτε φύσεως με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, Έλληνα ή αλλοδαπό, που επιδιώκουν κάποιον από τους ανώτερους σκοπούς.

Οι σκοποί της Α.Ν.Ε.Κ, όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 του Καταστατικού της, δεν έχουν τροποποιηθεί κατά την τελευταία πενταετία.

(39) Τα κεντρικά γραφεία είναι εγκατεστημένα σε ιδιόκτητο ακίνητο που βρίσκεται επί των οδών Νικολάου Πλαστήρα και Αποκορώνου στα Χανιά .

(40) ΜΑΕ 11946/73/Β/86/6

3.2. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η προσπάθεια για την ίδρυση της Α.Ν.Ε.Κ. ξεκίνησε το 1966, με πρωτοβουλία του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων και ολοκληρώθηκε με την καθοριστική συμβολή του Σεβασμιότατου Μητροπολίτη Κίσσαμου και Σελίνου κ. Ειρηναίου, καθώς και άλλων κοινωνικών παραγόντων του τόπου, με πρωταρχικό στόχο η εταιρεία να υπηρετήσει την ασφαλή και ταχύτατη μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων, με σύγχρονα και πολυτελή πλοία.

Η ιδέα ίδρυσης της Α.Ν.Ε.Κ. προέκυψε από την διαπιστωθείσα ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών ακτοπολικής σύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα. Η ανάγκη αυτή διαπιστώθηκε με τον πλέον τραγικό τρόπο την 8/12/1966, όταν ένα ακατάλληλο P/B που εκτελούσε δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά, βυθίστηκε με τραγική συνέπεια των πνιγμό 300 ατόμων. Ιδιαίτερα πρέπει να τονισθεί ότι το παράδειγμα της Α.Ν.Ε.Κ. μιμήθηκαν και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες λαϊκής συμμετοχής, που ιδρύθηκαν στη Κρήτη και σε άλλα νησιά με παρόμοιους σκοπούς, με αποτέλεσμα σήμερα να έχει αλλάξει ριζικά η παλαιότερη πολύ χαμηλή στάθμη της ακτοπλοΐας, με την αγορά και δρομολόγηση κατάλληλων πλοίων από τις εταιρείες αυτές. Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην πορεία της Α.Ν.Ε.Κ. είναι:

- Έτος 1967: Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά.
- Έτος 1970: Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της εταιρείας Κύδων στη γραμμή Πειραιά-Χανιά
- Έτος 1970: Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της εταιρείας Κυδών στη γραμμή Πειραιά-Χανιά
- Έτος 1973: Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΑΝΤΙΑ" & "ΡΕΘΥΜΝΟ" στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο
- Έτος 1978: Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΚΡΗΤΗ στη γραμμή Πειραιά-Χανιά
- Έτος 1987: Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΑΠΤΕΡΑ στη γραμμή Πειραιά-Χανιά
Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ ΛΑΤΩ και ΛΙΣΣΟΣ στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα και πώληση του Ε/Γ- Ο/Γ ΚΥΔΩΝ
- Έτος 1992: Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ στις γραμμές Ελλάδας –Ιταλίας του Ε/Γ – Ο/Γ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ που είναι το μεγαλύτερο του είδους του

- στη Μεσόγειο μέχρι σήμερα
- Έτος 1992:** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου ΤΑΛΩΣ στη γραμμή Πάτρα – Τεργέστη
- Έτος 1996:** Απόκτηση των πλοίων ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ. Μετά την απόκτηση των πλοίων αυτών αποφασίσθηκε και πραγματοποιήθηκε η πώληση του ΚΡΗΤΗ
- Έτος 1997:** Δρομολόγηση των πλοίων ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα
- Έτος 1998:** Αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών
- Έτος 1999:** Έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας στις 21/01/1999. Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ και δρομολόγησης του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη. Συμμετοχή στο 50% του ΜΚ της ΛΑΝΕ και παραχώρηση σε αυτήν του ΤΑΛΩΣ. Συγχώνευση δια απορροφήσεως της «Ρεθυμνιακής» από την ΑΝΕΚ. Ένταξη των πλοίων "ΠΡΕΒΕΛΗΣ", "ΑΡΚΑΔΙ" στο στόλο. Συμμετοχή στο 16,5% του ΜΚ της ΝΕΛ. Ίδρυση της ΑΝΕΚ LINES ITALIA srl και συμμετοχή στο ιδρυτικό κεφάλαιο κατά 75,5%. Ίδρυση της ΑΝΕΝ και συμμετοχή στο ΜΚ με 20%. Συμμετοχή στο 43,3% του ΜΚ της ΔΑΝΕ. Συμμετοχή στο 50% του ΜΚ της ΕΤΑΝΑΠ. Υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δυο υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ με τα ναυπηγεία FOSEN MEK SHIPYARD, και παράδοση τον Οκτώβριο του 2000 και τον Μάιο του 2001 αντίστοιχα με option για άλλα δυο.
- Έτος 2000:** Απόκτηση και δρομολόγηση των ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ και OLYMPIC CHAMPION
- Έτος 2001:** Απόκτηση και δρομολόγηση του HELLENIC SPIRIT
- Έτος 2003:** Χορηγία στην ανακατασκευή και καθέλκυση ΜΙΝΩΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η εξελικτική πορεία της Α.Ν.Ε.Κ. συνεχίζεται με γοργούς ρυθμούς ακολουθώντας όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα τελευταία μεγάλα άλματά της είναι η απόκτηση των πλοίων ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ και ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ τον Ιούλιο 1999 και

Φεβρουάριο 2000 αντίστοιχα, καθώς και η παραλαβή των νέων πλοίων OLYMPIC CHAMPION και HELLENIC SPIRIT από τα ναυπηγεία FOSEN της Νορβηγίας τα έτη 2000 και 2001 αντίστοιχα.

Η συνολική μεταφορική ικανότητα όπως εξελίχθηκε για τον στόλο της Α.Ν.Ε.Κ. για τα έτη 1997, 1999, 2000, 2007 δίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1. Συνολική μεταφορική ικανότητα της Α.Ν.Ε.Κ. για τα έτη 1997, 1999, 2000, 2007.

	<u>1997</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2007</u>
Συνολική Μεταφορική Ικανότητα (Επιβ.)	16881	18381	19981	19500
Συνολική Μεταφορική Ικανότητα (οχήμ.)	7709	8809	9909	10779

Πηγή: Ετήσια ενημερωτικά δελτία Α.Ν.Ε.Κ.

3.3.1 ΟΡΑΜΑ

Να πρωταγωνιστεί στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και τα πλοία της να κοσμούν τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου μεταφέροντας γρήγορα και με ασφάλεια πάσης φύσεως προϊόντα.

3.3.2 ΑΠΟΣΤΟΛΗ/ΣΤΟΧΟΙ

Να διαθέτει πλοία υψηλών τεχνικών προδιαγραφών με κατάλληλα εκπαιδευόμενο πλήρωμα, ώστε να μεγιστοποιείται η ποιότητα των υπηρεσιών και να μεταφέρονται με ασφάλεια τα προϊόντα και τους επιβάτες. Βασικός στόχος της είναι να διασφαλίσει την απόλυτη ικανοποίηση των πελατών της, των εργαζομένων της και των πλοιοκτητών της.

3.3.3 ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ

Η οργανωτική κουλτούρα της Α.Ν.Ε.Κ, αποτελείται από ένα σύνολο αξιών, τρόπων σκέψεων και στάσεων τα οποία διέπουν τα μέλη της εταιρείας και διδάσκονται στους νεοπροσλαμβανόμενους.

Οι βασικότερες αξίες⁴¹ της είναι:

- 1 **Φερεγγυότητα:** Υπαρξη ενιαίου λόγου. Τα στελέχη της εταιρείας δεσμεύονται από το λόγο τους και με τιμιότητα εμμένουν σε αυτόν.
- 2 **Σεβασμός:** Κάθε άτομο το οποίο συνεργάζεται με την εταιρεία (εσωτερικά ή εξωτερικά), εισπράττει σεβασμό και εκτίμηση
- 3 **Υπευθυνότητα:** Το κάθε μέλος της εταιρείας αναλαμβάνει την ευθύνη των αποφάσεων του, και των πράξεών του και προσπαθεί για την ομαλή και πετυχημένη διεξαγωγή των αρμοδιοτήτων του.
- 4 **Δέσμευση:** Για παροχή καλής ποιότητας υπηρεσιών και επίτευξη ομαλών σχέσεων με τους πελάτες.

(41) Ενημερωτικά δελτία της εταιρείας ANEK LINES ,1998-2003

3.4. ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Ο στόλος της εταιρείας Α.Ν.Ε.Κ. αποτελείται από 10 υπερσύγχρονα επιβατικά –οχηματαγωγά πλοία. Αναλυτικά τα πλοία περιγράφονται στον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 2. Χαρακτηριστικά των πλοίων της εταιρείας – έτος 2004

	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	ΚΡΗΤΗ I	ΚΡΗΤΗ II	ΛΑΤΩ	ΛΙΣΣΟΣ	ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	ΠΡΕΒΕΛΗ	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	OLYMPIC CHAMPION	HELENIC SPIRIT
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ										
Πλοίο	Ε/Γ-Ο/Γ	Ε/Γ- Ο/Γ	Ε/Γ- Ο/Γ	Ε/Γ- Ο/Γ	Ε/Γ- Ο/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ε/Γ-Ο/Γ
Κιβωτός επιβατών	2500	1600	1600	2000	1900	1500	1500	1600	1850	1850
Κιβωτός οχημάτων	1100	1200	1200	850	600	1100	809	1100	1100	1100
Όροι για οχόσπιτα		x								
Κιβωτός οχημάτων	4	4	4	4	4	4	4			
Μέγιστη επιβάρυνση ξιδιού	22	23	23	22	20	25	18,5	25	32	32
Μέγιστο μήκος (Μ)	176,00	191,00	191,00	188,00	165,00	192,00	142,48	192,00	204,00	204,00
Μέγιστο βάτος (Μ)	29,00	29,44	29,44	24,00	26,50	27,00	23,50	27,00	25,80	25,80
Stabilizers	X									
ΠΡΟΣΕΙΣ										
Αυτοματισμός	X	x	x	x	x	X	x			
Αναρρωτήριο	X	x								

ερικό ντρο										
μπάνες ι άτομα με ικές άγκες	X	x								
όροι μη πνιζόντων	X	x	x	x	x	x	x			
κλησία	X	x								
ity Free ops	X	x	x							
τιατόρια	X	x	x	x	x	X	x			
If Service										
fé Bar	X	x	x	x	x	X	x	x	x	x
ano Bar	X	x						x	x	x
sco	X	x	x	x	x	X	x	x	x	x
sino	X	x	x			X		x	x	x
αδότοπος	X	x	x		x	X	x	x	x	x
σίνα	X	x	x	x	x	X	x	x	x	x
// Video	X	x	x	x	x	X	x	x	x	x

ΑΔΡΟΜΕΣ

άτρα- ιλία		x	x			X		x	x	x
πραιάς ανιά				x	x					
ραιάς- ημνο							x			

3.4.1. Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (αγοραία αξία / ασφάλειες)

Η τρέχουσα αξία του στόλου της ΑΝ.Ε.Κ, με βάση τις εκτιμήσεις Σεπτεμβρίου 1998, του οίκου «English White Shipping Ltd», του ελληνικού οίκου «Masters Cruise & Ferry Shipbroking Co.» και του **ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ**, έχει όπως παρατίθεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3. Η αξία τμήματος του στόλου της Α.Ν.Ε.Κ. με βάση τις εκτιμήσεις του Σεπτεμβρίου 2004.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ Ναυτικού Επιμελητ. (US \$)	ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ English White Shipping (US \$)	ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ Masters Cruise & Ferry Shipbroking (US \$)	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (US \$)
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	78,000,000	100,000,000	76,000,000	84,666,000
ΚΡΗΤΗ Ι	50,000,000	40,000,000	48,000,000	46,000,000
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	50,000,000	40,000,000	48,000,000	46,000,000
ΛΑΤΩ	36,000,000	30,000,000	27,000,000	31,000,000
ΛΙΣΣΟΣ	33,000,000	21,000,000	19,000,000	24,333,000
ΣΥΝΟΛΟ	275,000,000	247,000,000	231,000,000	250,999,000

Πηγή: Εφημερίδα Ναυτεμπορική.

Ενδεικτικά οι αξίες που καλύπτουν τα ισχύοντα ασφαλιστήρια συμβόλαια για κάποια από τα πλοία της Α.Ν.Ε.Κ. ως προς το Σκάφος & Μηχανή και Αυξημένη Αξία, παρατίθενται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4. Αξία των ασφαλειών ενδεικτικών πλοίων της Α.Ν.Ε.Κ.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΟΜΙΣΜΑ	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΑ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	US \$	100.000.000
ΛΑΤΩ	US \$	55.000.000
ΛΙΣΣΟΣ	US \$	45.000.000
ΚΡΗΤΗ Ι	US \$	46.000.000
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	US \$	46.000.000
Σύνολο	US \$	292.000.000

Πηγή: Ετήσια ενημερωτικά δελτία ΑΝΕΚ.

Η συμμετοχή της Α.Ν.Ε.Κ. (με ποσοστό μεγαλύτερο από 10%) σε άλλες εταιρείες αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα τόσο σε αριθμό μετοχών όσο και σε ποσοστό συμμετοχής.

Πίνακας 5. Η συμμετοχή της Α.Ν.Ε.Κ. σε άλλες εταιρίες.

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Σύνολο Μετοχών εταιρείας	Μετοχές που κατέχει η Α.Ν.Ε.Κ.	Συμμετοχή (%)
ΑΝΕΚ LINES ITALIA srl	93.600	47.736	51,00
ΛΑΝΕ	3.242.308	1.622.234	50,03
ΑΝΕΝ Α.Ε.	1.734.385	335.837	19,36
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	1.289.414	644.707	50,00
ΔΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ	240.000	57.600	62,00
CHAMPION FERRIES L.T.D.	500	350	70,00

Πηγή: Ετήσια ενημερωτικά δελτία Α.Ν.Ε.Κ.

3.5.Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

3.5.1.ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΕΛΕΧΗ, ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Η Α.Ν.Ε.Κ είναι μια πολυμετοχική εταιρεία Λαϊκής Βάσης, με σημαντικό το στοιχείο της εντοπιότητας των μετόχων, και αναπτύχθηκε για να καλύψει την ανεπάρκεια των ιδιωτικών ολιγομετοχικών εταιρειών που υπήρχαν πριν⁴².

Οι εταιρείες Λαϊκής Βάσης ελέγχονται από τους μετόχους. Αυτοί εγκρίνουν τις αποφάσεις του ΔΣ στην ετήσια γενική συνέλευση. Σ' αυτήν αποφασίζονται θέματα όπως: η οικονομική πορεία της εταιρείας, η οποία παρουσιάζεται απ' το ΔΣ και τους ελεγκτές, ο ισολογισμός του χρόνου που πέρασε, και τα μερίσματα που θα διανεμηθούν. Επίσης, οι μέτοχοι εγκρίνουν τις αποζημιώσεις και τα οδοιπορικά έξοδα των μελών του ΔΣ, του γενικού διευθυντή και του Προέδρου του ΔΣ, σύμφωνα με το καταστατικό, και εκλέγουν τα μέλη του ΔΣ. Το ΔΣ στην Α.Ν.Ε.Κ. είναι 15μελές (πρόεδρος, αντιπρόεδρος, Α' αντιπρόεδρος, Β' αντιπρόεδρος, διευθύνων σύμβουλος, αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος, και 9 μέλη). Η θητεία των παραπάνω μελών του ΔΣ είναι τετραετής και λήγει 11 ημέρες μετά την τακτική ΓΣ που γίνεται για την έγκριση του Ισολογισμού. Τα 11 μέλη είναι αιρετά και τα άλλα 4 διορίζονται από το καταστατικό της εταιρείας. Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ο Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Κίσαμου & Σελίνου, κ.κ. Ειρηναίος.

Η εταιρεία αναλαμβάνει εγκύρως υποχρεώσεις και γενικά εκπροσωπείται νομίμως με δυο υπογραφές εκ των οποίων η πρώτη είναι του Προέδρου του ΔΣ, και η δεύτερη του Διευθύνοντος Συμβούλου ή του Γενικού Διευθυντή, σε απουσία ή σε κώλυμα αυτών, των νομίμων αναπληρωτών τους.

Οι αποζημιώσεις των μελών του ΔΣ καταχωρούνται στα έξοδα διοίκησης και επιβαρύνουν τα αποτελέσματα της εταιρείας. Σημειώνουμε επίσης ότι ουδεμία επιχειρηματική σχέση, συμφωνία, σύμβαση ή συναλλαγή υφίσταται μεταξύ της Α.Ν.Ε.Κ. και των εταιρειών στα Μετοχικά Κεφάλαια και στα ΔΣ των οποίων συμμετέχουν τα μέλη του ΔΣ της Α.Ν.Ε.Κ.

Σε αριθμούς το προσωπικό της εταιρείας παρουσιάζεται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας 6. Το προσωπικό της εταιρείας.

	1993	1994	1995	1996	1997	2000	2004	2007
Προσωπικό ξηράς	90	90	87	89	88	88	90	104
Επιστημ. Προσωπικό Ξηράς	49	50	50	48	48	49	50	60
Σύνολο Πρ. Ξηράς (Α)	139	140	137	137	136	137	140	164
Εργατοτεχνίτες (Β)	17	18	18	16	17	17	17	16
Αξιωματικοί πλοίων	141	141	126	115	135	135	180	200
Κατώτερο Πλήρωμα Πλοίων	803	803	724	664	769	769	913	1114
Σύνολο Πληρωμάτων (Γ)	944	844	850	779	904	904	1093	1314
ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ (Α+Β+Γ)	1100	1102	1005	932	1057	1058	1250	1494

Πηγή: Ετήσια ενημερωτικά δελτία Α.Ν.Ε.Κ.

Κατά το έτος 1996 παρατηρείται μείωση στον αριθμό των εργαζομένων σε σχέση με τα προηγούμενα έτη που οφείλεται κυρίως στην πώληση του ΚΡΗΤΗ ενώ η αύξηση του αντίστοιχου αριθμού το έτος 1997 οφείλεται στην απόκτηση των ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ. Αντίθετα μετά την παραλαβή των τριών 'νέων' πλοίων η εταιρεία υποχρεώθηκε να προσλάβει καινούργιο προσωπικό κυρίως για την επαρκή επάνδρωση και λειτουργία τους.

Η Α.Ν.Ε.Κ, από τον Απρίλιο του 1997, έχει συντάξει Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας και Κατάστασης Προσωπικού, ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με την διαδικασία του Ν. 3789/57 και έρχεται να συμπληρώσει την ατομική σύμβαση του Μισθωτού. Η αгаστή συνεργασία μεταξύ της διοίκησης και του συνόλου του προσωπικού, που αποτελεί πηγή δημιουργικότητας και συνεχούς

προόδου. Το κλίμα αυτό η εταιρεία προτίθεται να διατηρήσει και στο μέλλον, καθώς αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη πορεία της.

Στα πλαίσια της προσπάθειας της διοίκησης για περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης του προσωπικού διοργανώνονται σε συνεχή βάση από το έτος 1991, προγράμματα επιμόρφωσης του προσωπικού σε θέματα ποιότητας, παροχής υπηρεσιών, και σε σύγχρονα χρηματοοικονομικά θέματα.

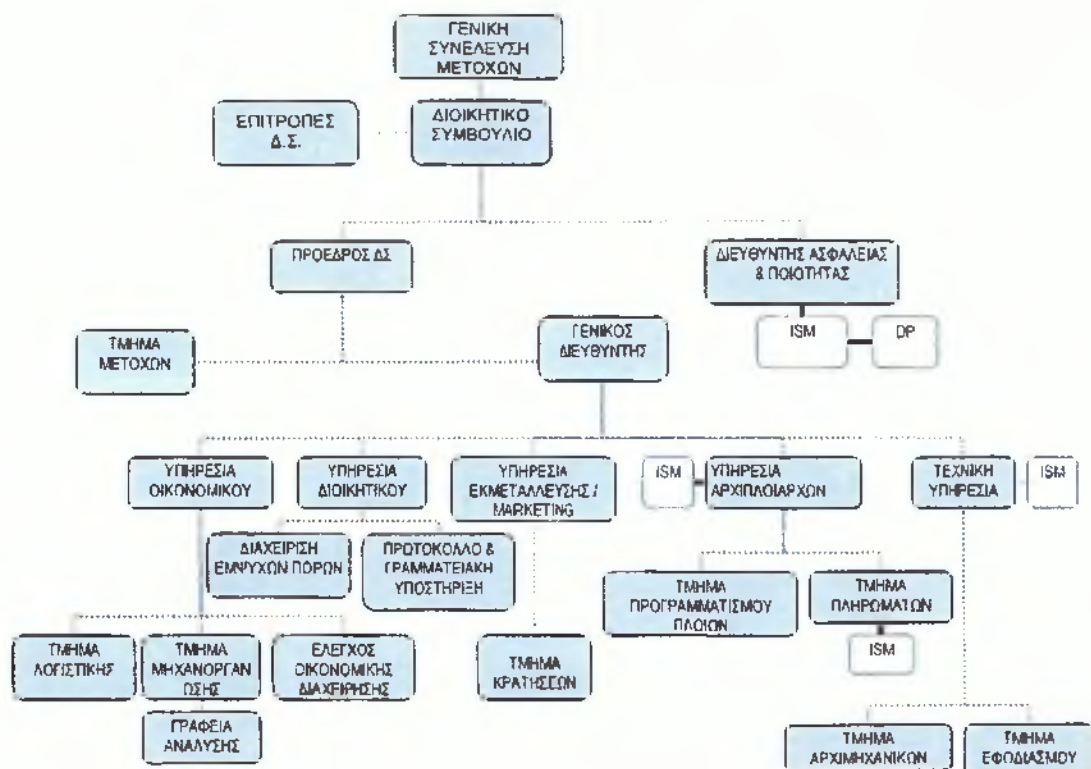
3.5.2.ΤΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Οι στόχοι της εταιρείας με βάση το νέο οργανόγραμμα είναι η αποκέντρωση, ο καλύτερος συντονισμός των δραστηριοτήτων της εταιρείας, ο έλεγχος και η αποτελεσματική προώθηση των εργασιών της. Δίνεται έμφαση και στον τομέα μηχανογράφησης, ούτως ώστε να αναβαθμιστεί και να ενταχθούν ταχύτερες διαδικασίες επεξεργασίας.

Στην κορυφή της ιεραρχίας βρίσκεται η Γενική Συνέλευση των Μετόχων που όπως προαναφέρθηκε συνέρχεται ετησίως και έχει ως κύριο αντικείμενο την ψήφιση και έγκριση του Ισολογισμού. Ακολουθεί το Διοικητικό Συμβούλιο που υποστηρίζεται από τις Επιτροπές Διοικητικού Συμβουλίου, τις οποίες συστήνουν τα μέλη ΔΣ που συνθέτουν και τις επιτροπές αυτές. Στο ΔΣ αναφέρονται αφενός ο Πρόεδρος ΔΣ και ο Διευθυντής Ασφαλείας και Ποιότητας. Απευθείας στον πρόεδρο αναφέρονται το Τμήμα Μετόχων και ο Γενικός Διευθυντής.

Ο Γενικός Διευθυντής συντονίζει το έργο των Διευθύνσεων Υπηρεσιών. Η λειτουργική τμηματοποίηση που ακολουθείται από την εταιρεία οδηγεί στην άμεση αναφορά των Υπηρεσιών της Εταιρείας στον Γενικό Διευθυντή και έμμεσα στον Διευθυντή Ασφαλείας και Ποιότητας.

Σχήμα 2. Το οργανόγραμμα της εταιρείας



Πηγή: www.google.gr

(42)<http://www..ANEK.gr>

3.6 - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ

Η Α.Ν.Ε.Κ, για να μπορέσει να επιβιώσει στις δύσκολες συνθήκες της Ναυτιλιακής Αγοράς αποκτώντας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, έχει υιοθετήσει την Στρατηγική της **ΕΣΤΙΑΣΗΣ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ**. Προσπαθεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες εκείνων, οι οποίοι επιθυμούν να ταξιδέψουν ή να μεταφέρουν τα προϊόντα τους. Δεδομένου όμως του έντονου ανταγωνισμού και για να μπορέσει να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά διαχειρίζεται πλοία τα οποία διαθέτουν τεχνικά χαρακτηριστικά ικανά να μεταφέρουν τα εν λόγω προϊόντα. Με αυτό τον τρόπο προσπαθεί να εστιαστεί σε ένα συγκεκριμένο target group και με την ποιότητα, την μηχανολογική-τεχνολογική πληρότητα και τις σωστές τεχνικές προδιαγραφές των διαχειριζόμενων πλοίων να ικανοποιήσει πλήρως τις ανάγκες του.

3.6.1 ΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΚΑΙ Η ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.

Σε μια επιχείρηση υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες πελατών⁴³: οι **ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ** και οι **ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ**. Οι τελευταίοι είναι σημαντικοί για το τελικό κέρδος ενώ οι πρώτοι προσθέτουν αξία και είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα. Στη Α.Ν.Ε.Κ. εσωτερικοί πελάτες είναι το σύνολο των υπαλλήλων (υφιστάμενοι– προϊστάμενοι, managers) καθώς και τα πληρώματα τα οποία εργάζονται στα πλοία. Εξωτερικοί πελάτες είναι εκείνοι που επιθυμούν να ταξιδέψουν ή να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους (μεταλλεύματα, σιδηρά, ορυκτά, τρόφιμα).

3.6.2 Η ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.

Όταν μια επιχείρηση υιοθετεί την **προιοντοκεντρική προσέγγιση**⁴⁴ παράγει προϊόντα και συστήματα που ταιριάζουν στην επιχείρηση. Αντίθετα η **πελατοκεντρική προσέγγιση**⁴⁵ δεν έχει να κάνει μόνο με τα φυσικά προϊόντα. Η επιχείρηση βάζει τις ανάγκες του πελάτη πάνω από τις δικές της ανάγκες γνωρίζοντας ότι ο πελάτης και μόνο ο πελάτης είναι εκείνος που άμεσα ή έμμεσα πληρώνει τους λογαριασμούς και τους μισθούς της. Οι managers της Α.Ν.Ε.Κ. υποστηρίζουν ότι οι πελάτες αποτελούν το επίκεντρο του ενδιαφέροντος τους. Το μίγμα Μάρκετινγκ είναι απόλυτα προσαρμοσμένο στις ανάγκες των πελατών τους. Συγκεκριμένα:

Τιμή (Price)

Ο καθορισμός της τιμής, βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με τον μέσο όρο των ναύλων στην αγορά. Παρόλο αυτά, η Α.Ν.Ε.Κ. μελετώντας τη διαπροσωπική σχέση της εταιρείας με τον πελάτη και τη συχνότητα των ταξιδιών του προσαρμόζει ανάλογα και τον ναύλο.

Υπηρεσία (Product)

Βασικό μέλημα της Α.Ν.Ε.Κ. είναι να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Ενδιαφέρεται για την τεχνική μηχανολογική κατάσταση των πλοίων, την τακτική προμήθεια τους με εφόδια, την επάνδρωσή τους με εξειδικευμένο προσωπικό και την προσαρμογή τους στις ανάγκες της αγοράς. Ταυτόχρονα ασφαρίζει με τους καλύτερους όρους τόσο τα πλοία όσο και τα πληρώματα με σκοπό να ικανοποιήσει τους πελάτες και να προφυλάξει την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα.

Προσωπικό (People)

Οι εσωτερικοί πελάτες, δηλαδή το ανθρώπινο δυναμικό μιας εταιρείας προσθέτουν αξία και είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα των υπηρεσιών. Οι managers της Α.Ν.Ε.Κ. γνωρίζοντας το ρόλο του προσωπικού στις σχέσεις και στην ικανοποίηση του πελάτη είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στους παράγοντες που ικανοποιούν τις ανάγκες τους και συμβάλλουν στην μεγιστοποίηση της

απόδοσής τους, Η αμοιβή, η εκπαίδευση, τα κίνητρα η συνεχή αξιολόγηση, η ανάλυση θέσεων εργασίας επηρεάζουν το προσωπικό σε μεγάλο βαθμό.

Προβολή (Promotion)

Η Α.Ν.Ε.Κ. χρησιμοποιεί ποικίλες μεθόδους προβολής των υπηρεσιών της στους πελάτες της. Αρχικά χρησιμοποιεί τις δημόσιες σχέσεις. Με τον όρο δημόσιες σχέσεις εννοείται η διαδικασία με την οποία ο οργανισμός επικοινωνεί με το σύνολο της πελατειακής βάσης του και όχι με ένα μεμονωμένο πελάτη. Τα βασικότερα μέσα με τα οποία προβάλλεται η Α.Ν.Ε.Κ. είναι:

1. **Ενημερωτικά Φυλλάδια.** Ανά τακτά χρονικά διαστήματα στέλνονται ενημερωτικά φυλλάδια στους πελάτες οι οποίοι ενημερώνονται για τις υπηρεσίες που προσφέρει η Α.Ν.Ε.Κ. με αποτέλεσμα να τους κάνει να αισθάνονται μέρος της επιχείρησης.
2. **Υπάλληλοι.** Οι υπάλληλοι διαδραματίζουν πολύ σημαντικό, αν και ανεπίσημο, ρόλο όσον αφορά τις δημόσιες σχέσεις την Α.Ν.Ε.Κ. Η εικόνα και το μήνυμα που βγάζουν προς τα έξω για την εταιρεία έχει τεράστια σημασία. Τίποτα δεν μειώνει περισσότερο την αξιοπιστία της εταιρείας από τα αρνητικά σχόλια κάποιου υπαλλήλου της. Αν ο υπάλληλος έχει χάσει την εμπιστοσύνη του στον οργανισμό που εργάζεται τότε το πιθανότερο είναι να συμβεί το ίδιο και στους πελάτες.

(43) Μαλλιάρης ,Π .(1990),Εισαγωγή στο Μαρκετίνγκ, 2^η Έκδοση ,Α .Σταμούλης

(44),(45), Πετράκης Μ.(1999),Έρευνα Μάρκετινγκ ,Αθήνα ,Σταμούλης

3.6.3 Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ

Οι επιχειρήσεις πρέπει να δίνουν μεγάλη προσοχή στο ποσοστό απώλειας πελατών και να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες για να το μειώσουν. Παρακάτω περιγράφονται μερικά βήματα που ακολουθούνται για να υπολογίζεται το κόστος των χαμένων πελατών. Περιληπτικά η διαδικασία είναι η εξής:

Πρώτον: η εταιρεία ορίζει και μετρά το ποσοστό διατήρησης πελατών. Η εν λόγω καταμέτρηση πραγματοποιείται με βάση τα ταξίδια που πραγματοποιούνται για μεταφορά εμπορευμάτων από τους ίδιους τους πελάτες.

Δεύτερον: η επιχείρηση διακρίνει τις αιτίες της φθοράς των πελατών. Μερικά από τα ερωτήματα-κλειδιά που πρέπει να υποβληθούν σε αυτή την περίπτωση είναι:

- 1 Η απώλεια πελατών γίνεται με διαφορετικό ρυθμό στη διάρκεια ενός έτους;
- 2 Η διατήρηση πελατών κυμαίνεται κατά περιοχή, αντιπρόσωπο πωλήσεων ή διανομέα (πλοίο στη συγκεκριμένη περίπτωση);
- 3 Ποια είναι η σχέση ανάμεσα στα ποσοστά διατήρησης των πελατών και τις μεταβολές στις τιμές;
- 4 Τι συμβαίνει με τους χαμένους πελάτες και που πάνε αυτοί συνήθως;
- 5 Ποια εταιρεία του κλάδου διατηρεί τους πελάτες για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα;

Τρίτον: η επιχείρηση εκτιμά πόσα κέρδη χάνει όταν χάνει πελάτες.

Τέταρτον: η εταιρεία υπολογίζει πόσα θα της κοστίσει η μείωση του ποσοστού απωλειών. Σε περίπτωση που το κόστος είναι μικρότερο από το απολεσθέν κέρδος η εταιρεία πρέπει να δαπανήσει αυτό το ποσό για να μειώσει το ποσοστό απωλειών.

3.6.4. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ

Το κόστος προσέλκυσης ενός καινούριου πελάτη εκτιμάται ότι είναι πενταπλάσιο από το κόστος του να διατηρηθεί ικανοποιημένος ένας υπάρχον πελάτης. Σήμερα όλο και περισσότερες επιχειρήσεις αναγνωρίζουν πόσο σπουδαίο είναι να ικανοποιείς και να διατηρείς τους σημερινούς πελάτες. Σύμφωνα με έρευνες, οι επιχειρήσεις μπορούν να βελτιώσουν τα κέρδη σε ποσοστά 2%-85% αν μειώσουν τις απώλειες πελατών κατά 5%.

3.6.5 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΛΑΤΗ

Αρκετές φορές ικανοποιημένοι πελάτες στρέφονται σε άλλη εταιρία. Αυτό οφείλεται στο ότι τώρα πια δεν αρκεί μόνο η ικανοποίηση. Στόχος κάθε προμηθευτή υπηρεσιών πρέπει να είναι η ευχαρίστηση του πελάτη. Η ευχαρίστηση και κατά επέκταση η *αφοσίωση ή η προτίμηση* φαίνονται μέσα από την συμπεριφορά του πελάτη. Αν ο ναυλωτής σε τακτά χρονικά διαστήματα ενημερώνεται για την θέση των διαχειριζομένων πλοίων της Ναυτιλιακής Εταιρείας την διαθεσιμότητά του, τις τεχνικές και μηχανολογικές αναβαθμίσεις, τότε δείχνει προτίμηση στην εταιρεία και την υπηρεσία της. Σύμφωνα με τον Σιώμκο (2002) το τμήμα Μάρκετινγκ μελετώντας την συμπεριφορά του πελάτη και έχοντας τακτικές επαφές μαζί του τότε:

- α. είναι ευκολότερος ο εντοπισμός των αναγκών του πελάτη αλλά και των ευκαιριών και των απειλών για την επιχείρηση
- β. μπορεί να πραγματοποιηθεί σωστή ανάπτυξη μελετών έρευνας αγοράς
- γ. τα κέρδη της επιχείρησης μπορούν να βελτιωθούν με τη μετατροπή των πραγματικών αναγκών του πελάτη σε αποτελεσματικές υπηρεσίες
- δ. μπορεί να μειωθεί το κόστος και η σπατάλη πόρων που σχετίζονται με αποτυχίες νέων υπηρεσιών

- ε. με το σχεδιασμό του κατάλληλου μίγματος Μάρκετινγκ για την αγορά-στόχο η υπηρεσία μπορεί να τοποθετηθεί στην αγορά και να διαφοροποιηθεί από τον ανταγωνισμό με επιτυχία.

Η επικοινωνία και η καθημερινή επαφή των Ναυτιλιακών εταιριών με τους πελάτες-ναυλωτές, είναι εφικτή σχεδόν μόνο με τα τηλεπικοινωνιακά μέσα (FAX, ΤΗΛΕΦΩΝΟ, E-MAIL). Το εν λόγω γεγονός δυσχεραίνει την ανάπτυξη διαπροσωπικών σχέσεων. Το περιγραφόμενο πρόβλημα, αντιμετωπίζεται, εν μέρη, αν η επιχείρηση διαθέτει επικεντρωμένες (συγκεντρωμένες) αρμοδιότητες, στην οποία ο κάθε υπάλληλος ασχολείται με συγκεκριμένους πελάτες με στόχο να αυξηθεί η οικειότητα. Όσο πιο κοντά βρίσκεται ο προμηθευτής με τον πελάτη, από γεωγραφική άποψη, τόσο πιο στενή είναι η σχέση μεταξύ τους, ενώ όσο πιο μεγάλος και αποκεντρωμένος είναι ένας οργανισμός τόσο πιο δύσκολο είναι να έρθει κοντά στον πελάτη.

Στην ANEK τα παράπονα τα οποία εκφράζουν οι πελάτες σχετίζονται ως επί το πλείστον με την τεχνολογική και μηχανολογική κατάσταση των πλοίων (Ερευνα Operation Manager, 2000). Η έκφραση τους γίνεται με αποστολή επιστολών στον Operation Manager ο οποίος τα συγκεντρώνει και καλεί σε σύσκεψη τους διευθυντές των αντίστοιχων τμημάτων για επίλυση τους.

3.7 - ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Οι στρατηγικές κινήσεις της εταιρίας οι οποίες τη βοηθούν να λειτουργεί μ' επιτυχία αλλά και να επιβιώνει στην ανταγωνιστική αγορά της Κρήτης είναι:

1. Η εταιρία όχι μόνο ανταγωνίζεται μέσα στην υπάρχουσα οργανωτική της δομή αλλά προσπαθεί να δημιουργεί και μελλοντικές δομές μέσα στην αγορά.
2. Η εταιρία προσπαθεί να εξασφαλίσει στους καλή ποιότητα ταξιδιών και υπηρεσιών όσον αφορά την ταχύτητα, την ασφάλεια, την συχνότητα και την ακρίβεια των δρομολογίων.
3. Η εταιρία επενδύει στη μάθηση μέσα από τη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού της αλλά και τους οικονομικούς πόρους που διαθέτει σε τεχνολογικό επίπεδο.
4. Η εταιρία όχι μόνο μεγιστοποιεί το χρόνο παραμονής της στην υπάρχουσα αγορά αλλά ελαχιστοποιεί και το χρόνο που απαιτείται για να εισέλθει σε νέες αγορές.

Με βάση τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι το στρατηγικό πλαίσιο στο οποίο είναι ενταγμένη η ANEK είναι αρκετά ανταγωνιστικό ενώ οι πιέσεις που δέχεται είναι πολλές και ισχυρές. Η εταιρία για να μπορέσει ν' ανταπεξέλθει προσπαθεί να παρουσιάζεται διαφοροποιημένη από τον ανταγωνισμό επενδύοντας συνεχώς στη καινοτομία.

Θα συνεχίσουμε την ανάλυση του στρατηγικού πλαισίου με το μοντέλο της στρατηγικής ανάπτυξης το οποίο θα καθορίσει επιπρόσθετα δεδομένα του περιβάλλοντος, στο οποίο κινείται η εταιρία.

3.7.1 ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η εταιρία με βάση και το στρατηγικό πλαίσιο έχει αναπτύξει συγκεκριμένες δυνατότητες τις οποίες πρέπει να εκμεταλλευτεί αλλά και αδυναμίες που πρέπει να βελτιώσει. Τα πλεονεκτήματα είναι τα ακόλουθα:

1. Φήμη στην αγορά.
2. Υψηλή ποιότητα.
3. Δυνατότητα να παρέχει καλές τιμές.
4. Υψηλή τεχνολογική υπόσταση και δυναμική.

Από την άλλη τα μειονεκτήματα είναι τα ακόλουθα:

2. Αδυναμία ν' ανταγωνιστεί ξένες εταιρίες που εισέρχονται στην αγορά ειδικά σ' επίπεδο ναύλου.
3. Δυσκολία επέκτασης σ' άλλες χώρες για αύξηση της κερδοφορίας της.

Η ιδεολογική στρατηγική της εταιρίας έχει προεκτάσεις οι οποίες ορίζονται ως ακολούθως:

1. Βασίζεται στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχει η εταιρία μέσα από τη παροχή ποιοτικών ταξιδιών σε καλές τιμές (όχι τις χαμηλότερες στην αγορά).
2. Η στρατηγική της θα υποστηριχτεί για την ανάπτυξη της εταιρίας από στρατηγικές τοποθέτησης νέων ταξιδιών στην ίδια αγορά (Διείσδυση) αλλά κυρίως σε νέες αγορές (Στρατηγικές ανάπτυξης).
3. Για το μέλλον η εταιρία θα προσπαθήσει να επεκταθεί μέσω ενός ελεγχόμενου δικτύου σ' άλλες χώρες.

Όλες οι παραπάνω κινήσεις της Α.Ν.Ε.Κ. μπορούν να βοηθήσουν τη Κρήτη ν' αναπτυχθεί.

3.8 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Η Α.Ν.Ε.Κ. αποτελεί πηγή πλούτου και εύρυθμης λειτουργίας⁴⁷ για το νησί, δίνοντάς του ζωή μέσα από τη μετακίνηση των τουριστών αλλά και μέσα από την υποστήριξη επαγγελματικών δράσεων. Ως πολυμετοχική Εταιρεία Λαϊκής βάσης, είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τόπο και τους ανθρώπους της Κρήτης. Παράλληλα, η Α.Ν.Ε.Κ. κοινωνικά ευαισθητοποιημένη με ευθύνη προσφέρει χρόνια τώρα στο νησί, μέσα από μεγάλες αθλητικές, πολιτισμικές και περιβαλλοντικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα, ενισχύει προσπάθειες διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και προβολής της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης, συμμετέχοντας στην τουριστική προβολή της χώρας. Γενικότερα με τις δραστηριότητές της προσφέρει ανάπτυξη στο νησί

3.8.1 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η προσφορά της εταιρίας στην οικονομία του νησιού είναι καθοριστικής σημασίας⁴⁸. Προσφέρει πάρα πολλές θέσεις εργασίας είτε μέσα στα πλοία της, είτε στα λιμάνια, τα γραφεία και τα εκδοτήριά της. Συνδέει το νησί με την υπόλοιπη Ελλάδα με καθημερινά δρομολόγια υποστηρίζοντας έτσι το εμπόριο και γενικότερα την οικονομική ανάπτυξη του νησιού. Μεταφέρονται και διοχετεύονται στις αγορές της ηπειρωτικής Ελλάδας, μεγάλες ποσότητες προϊόντων της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής. Επίσης η δραστηριοποίησή της στο νησί ενθαρρύνει επιχειρηματικές κινήσεις και επενδύσεις.

Η Α.Ν.Ε.Κ. τυγχάνει μεγάλης προτίμησης λόγω εντοπιότητας και λόγω του γεγονότος ότι είναι εταιρία λαϊκής βάσης ωστόσο και αυτή ανταποδίδει με την προτίμησή της να προσλαμβάνει προσωπικό και να εφοδιάζεται με προμήθειες από το νησί.

3.8.2 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ

Με τις χορηγίες της η εταιρία υποστηρίζει πάρα πολλά πολιτισμικά γεγονότα και εκδηλώσεις. Μεταξύ άλλων η Α.Ν.Ε.Κ. είναι:

Ο πρώτος μέγας χορηγός⁴⁹ του Προγράμματος Ανακατασκευής Μινωικού Πλοίου. Το Μινωικό Πλοίο ταυτίζεται πλέον με το όνομα της Α.Ν.Ε.Κ, άξιο συνεχιστή των Μινωιτών θαλασσοπόρων. Σήμερα τα πλοία του ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ, ταξιδεύουν στους ίδιους προγονικούς θαλάσσιους δρόμους, ως φυσικοί συνεχιστές του Μινωικού πολιτισμού και του πλοίου που αποτελούσε το μέσο μεταφοράς και διάδοσής του.

Χορηγός της Μεγάλης Συναυλίας που εδόθη στο πλαίσιο των εκδηλώσεων για τα 80 χρόνια του Μίκη Θεοδωράκη, που πραγματοποιήθηκαν στα Χανιά, από τις 29 έως τις 31 Ιουλίου 2005. Στην συναυλία, που είχε γενικό τίτλο «Ελάτε να γιορτάσουμε το Μίκη», παρόντες ήταν ο Γιώργος Νταλάρας, η Νένα Βενετσάνου, ο Δημήτρης Μπάσης, η Μαρία Δημητριάδη, η Σόνια Θεοδωρίδου, ο Γιώργος Θεοδωράκης, ο Γιώργος Κιμούλης στην ανάγνωση των κειμένων και πλήθος κόσμου που τραγούδησε τα πολυαγαπημένα τραγούδια του Μίκη.

Χρυσός χορηγός στις θεατρικές παραστάσεις του ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΘΕΑΤΡΟΥ ΚΡΗΤΗΣ. Η Α.Ν.Ε.Κ. στέκεται αρωγός με χαρά και υπερηφάνεια στο εξαιρετο πολυετές έργο του ΔΗΠΕΘΕΚ, που με επιμονή και αίσθημα ευθύνης προσφέρει αλλά και προάγει πολιτισμό. Επιμελημένες παραστάσεις, σπουδαίοι ηθοποιοί, προσεχτικές επιλογές εξαιρετων θεατρικών, ελλήνων και ξένων συγγραφέων, κατάφεραν να κάνουν το ΔΗΠΕΘΕΚ συνώνυμο της ποιότητας και το έργο του να αγκαλιαστεί με ζέση από το θεατρόφιλο κοινό.

Χορηγός στην επανέκδοση 16 ΔΙΣΚΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΑΛΜΠΟΥΜ της ΧΑΡΙΣ ΑΛΕΞΙΟΥ που μας ταξιδεύουν μελωδικά στο χθες σήμερα. Με χορηγό την ANEK LINES ένα σημαντικό μουσικό υλικό της ελληνικής δισκογραφίας, 16 άλμπουμ της αισθαντικής Χαρούλας, επανεκδόθηκε σε remastering & repackaging, δίνοντας, έτσι την ευκαιρία στο ελληνικό κοινό να ακούσει ξανά ήχους και λόγια, μουσικές και αισθήσεις που αγάπησε και βίωσε.

Επίσης πρέπει να αναφέρουμε:

- Η συνεργασία με το Δημοσιογραφικό Οργανισμό Λαμπράκη για την έκδοση συλλεκτικού CD, με τη φωνή του Ελευθερίου Βενιζέλου.
- Η τακτή αρωγή στους Πανελλήνιους Φοιτητικούς Διαγωνισμούς που διοργανώνει το περιοδικό Οικονομική Βιομηχανική Επιθεώρηση
- Η συμμετοχή στο εξαιρετο ντοκιμαντέρ «Κρήτες Ολυμπιονίκες» - (Ο Αθλητισμός στην Αρχαία Κρήτη) - του Λευτέρη Χαρωνίτη
- Η ενίσχυση των συμποσίων που διοργάνωσε η Κίνηση Νέων Ευρωπαίων Μηχανικών Πολυτεχνείου Κρήτης «Best Chania»
- Η αρωγή στα δρώμενα της «πατρώας γης», μέσα από τις χορηγίες των σημαντικών εκθέσεων του «Αγροτικού Αυγούστου» στα Χανιά.

3.8.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Τα συχνά δρομολόγια της εταιρίας, τα σύγχρονα πλοία της, η υψηλή ποιότητα υπηρεσιών που προσφέρει καθώς και οι σχετικά χαμηλές τιμές, όχι μόνο έχουν διατηρήσει τον τουρισμό του νησιού αλλά συμβάλουν και στην αύξησή του. Το 60% περίπου των μετακινήσεων των ταξιδιωτών από τα Χανιά πραγματοποιούνται με τα πλοία της εταιρίας

Η ANEK διαφημίζει με τον τρόπο της την Κρήτη και προδιαθέτει τους επισκέπτες του νησιού. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην αύξηση της κίνησης έχει συμβάλει ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Πειραιά – Κρήτης, στην προσπάθειά τους να κερδίσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

3.8.4 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟΝ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ

Η εταιρία υποστηρίζει εξίσου πάρα πολλά αθλητικά γεγονότα και εκδηλώσεις. Μεταξύ άλλων η Α.Ν.Ε.Κ. είναι:

Χρυσός χορηγός⁵⁰ στην ανδρική ομάδα υδατοσφαίρισης NOX-ANEK LINES. Κατανοώντας την ανάγκη στήριξης αξιόλογων αθλητικών δραστηριοτήτων η Α.Ν.Ε.Κ. είναι τα τελευταία χρόνια παρούσα στην εξαιρετική προσπάθεια των ανδρών του πόλο του NOX που αγωνίζονται στην Α1 Εθνική Κατηγορία, που αποτελεί τον πλέον άξιο πρεσβευτή του Νομού στον υγρό «στίβο».

Παράλληλα η Α.Ν.Ε.Κ. είναι κοντά, ως χορηγός μεταφοράς, και στα υπόλοιπα τμήματα του NOX (Κανόε – Καγιάκ, Κολύμβηση...), τα οποία έχουν να επιδείξουν σπουδαίες διακρίσεις.

Επίσημος χορηγός του ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΤΑΛΩΣ ANEK LINES. Θεωρώντας ότι η ποδηλασία είναι ένα από τα πλέον υγιή αθλήματα η Α.Ν.Ε.Κ. συνεχίζει να είναι αρωγός στον όμιλο του «ΤΑΛΩΣ» που έφθασε τα τελευταία χρόνια να κερδίζει τον τίτλο της κορυφαίας ελληνικής ομάδας στην ποδηλασία. Στη γενική κατάταξη το 2005, το 2004, όπως και το 2002, ο ΤΑΛΩΣ - ANEK LINES κατέκτησε πανάξια την πρώτη θέση της ελληνικής ποδηλασίας με μεθοδικότητα και σκληρή δουλειά.

Κεντρικός χορηγός της ΣΚΑΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΧΑΝΙΩΝ – ANEK LINES. Αναγνωρίζοντας την σπουδαιότητα ενός από τα πλέον πνευματικά παιχνίδια όπως είναι το σκάκι, που συνδυάζει αθλητισμό, τέχνη και ψυχαγωγία η Α.Ν.Ε.Κ. ανέλαβε επίσημος χορηγός της Σκακιστικής Ακαδημίας Χανίων. Η ΣΑΧ – ANEK LINES, διδάσκει με επιτυχία στα παιδιά σωστά & υπεύθυνα σκάκι και οι νεαροί σκακιστές της, ήδη, πρωταγωνιστούν στα Πανελλήνια Νεανικά Πρωταθλήματα και στα αντίστοιχα Πανευρωπαϊκά και Παγκόσμια.

3.8.5 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

Ενδεικτικά για την συμβολή της Α.Ν.Ε.Κ. στον τομέα της υγείας⁵¹ μπορούν να αναφερθούν:

- Η χρηματοδότηση της Μονάδας Τεχνητού Νεφρού του Νοσοκομείου Χανίων.
- Η χορήγηση του 7ου Διεθνούς Συνεδρίου Αντικαρκινικής Έρευνας που διοργανώθηκε στην Κέρκυρα.
- Η στήριξη του Κέντρου Ημερήσιας Φροντίδας & Απασχόλησης Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες

Πέραν των παραπάνω μεγάλων χορηγιών, η ANEK, με αίσθημα ευθύνης, είναι κοντά και σε ατομικές περιπτώσεις συνανθρώπων μας που χρήζουν βοήθειας. Επίσης θα πρέπει να αναφέρουμε ότι με τα καθημερινά δρομολόγια αποφεύγονται τα προβλήματα μεταφοράς ασθενών σε περιπτώσεις ανάγκης, γεγονός που αποτελεί χρόνιο πρόβλημα για άλλα νησιά.

3.8.6 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ. ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η εταιρία εφαρμόζει αυστηρά τον Διεθνή κώδικα ασφάλειας και ποιότητας (ISM code) για την αποφυγή οποιασδήποτε βλάβης στο περιβάλλον⁵². Έτσι, ενώ πάρα πολλά πλοία αποτελούν πηγές μόλυνσης για το περιβάλλον, η Α.Ν.Ε.Κ. το διασφαλίζει.

Επίσης η εταιρία αποτελεί μέγα χορηγό του προγράμματος με θέμα: «Δράσεις για τη Διατήρηση – Προστασία του Γυπαετού και της Βιοποικιλότητας στην Κρήτη» που συγχρηματοδοτεί η Γενική Δ/ση Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (LIFE – Φύση 2002) σε συνεργασία με το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Κρήτης. Η ANEK LINES, θεωρώντας υψίστης σημασίας την ανάγκη διαφύλαξης και διάσωσης του φυσικού περιβάλλοντος, δίνει υπόσταση στο οικολογικό όραμα, ευελπιστώντας αυτή της η ενέργεια να βρει αρωγούς όλους τους ανθρώπους προκειμένου τα παιδιά μας να κληρονομήσουν το περιβάλλον που δικαιούνται

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

3.8.7 Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ Α.Ν.Ε.Κ.

Όλα τα παραπάνω θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως κοινωνική προσφορά της Α.Ν.Ε.Κ. για την κοινωνία της Κρήτης. Ωστόσο σ' αυτόν τον τομέα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα δωρεάν εισιτήρια σε σχολικές εκδρομές,(όχι πάντα), τα φοιτητικά εισιτήρια, τα πολύτεκνα εισιτήρια, τη δωρεάν παροχή του πετρελαίου που απαιτείται για την θέρμανση των δωματίων των φοιτητών που διαμένουν στις εγκαταστάσεις του ιδρύματος "Κρητικής Εστίας" και άλλες πολλές προσωπικές περιπτώσεις όπως οικονομική ενίσχυση σε φτωχούς ανθρώπους για αντιμετώπιση προβλημάτων υγείας.

(46) Ξηροτύρη Σ.-Κουφίδου(2001),Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων ,Ανικούλα ,Θεσσαλονίκη .
(47),(48),(49),(50),(51),(52) <http://www.google.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Υπάρχουν δύο μέθοδοι συλλογής στοιχείων σε μια έρευνα⁵³:

Η ποσοτική μέθοδος χρησιμοποιεί αντικειμενικά κριτήρια κατά τη διάρκεια της μελέτης και γι' αυτό είναι πιο πραγματική. Υπάρχουν 4 βασικοί τρόποι συλλογής ποσοτικών πληροφοριών: συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια, τεστ\ στατιστικά μεγέθη, παρατηρητικότητα. Οι συνεντεύξεις είναι χρήσιμες στην έρευνα αθλητικής δραστηριότητας αλλά και σε θέματα διοίκησης μίας εταιρείας και σκοπός τους είναι να δούμε την άποψη ενός ατόμου της επιχείρησης για το θέμα που μας απασχολεί. Φυσικά ο ερευνητής θα σχολιάσει αυτή την άποψη βάση της ερευνάς του. Το σημαντικό είναι ο ερωτώμενος να έχει άμεση σχέση με το θέμα μας προκειμένου να μας δώσει χρήσιμες απαντήσεις.

Τα ερωτηματολόγια μας βοηθούν προκειμένου να πάρουμε απόψεις από περισσότερα άτομα και να στηρίξουμε την ερευνά μας σε στατιστικά αποτελέσματα που θα απορρέουν από τις απαντήσεις των ερωτώμενων.

Το βασικό σε ένα ερωτηματολόγιο είναι ο τρόπος που θα το σχεδιάσουμε δηλαδή αν θα περιλαμβάνει πιο συγκεκριμένες ή πιο γενικές ερωτήσεις. Φυσικά, σε μία έρευνα βοηθούν οι πιο συγκεκριμένες ερωτήσεις, οι οποίες μας δίνουν πιο ακριβή αποτελέσματα.

Τα τεστ έχουν περισσότερο διαγνωστική ουσία και τα χρησιμοποιούν οι καθηγητές αλλά και οι μάντζερ και έχουμε τη δυνατότητα μέσα από ένα τεστ να μάθουμε προσωπικά στοιχεία για τον άλλο, αλλά και να μετρήσουμε τις δυνατότητες του. Τέλος, η παρατηρητικότητα είναι μία μέθοδος που ανήκει και στην ποιοτική έρευνα και έχει να κάνει με τη δυνατότητα του ερευνητή να παρατηρεί τα γεγονότα και να βγάζει τα δικά του συμπεράσματα

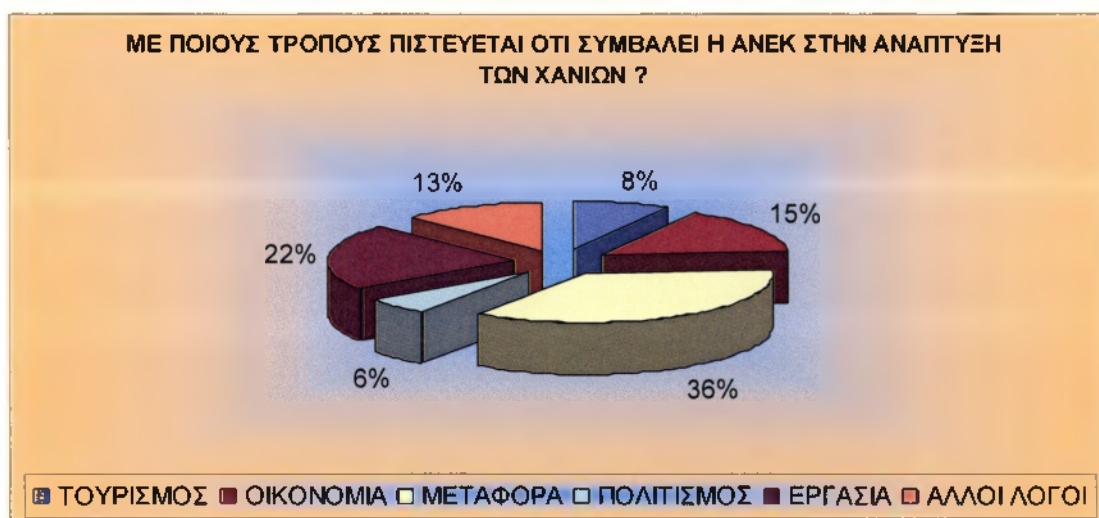
Η ποιοτική έρευνα στηρίζεται μόνο στην παρατηρητικότητα του ερευνητή και σε αυτά που μαθαίνει από τους ανθρώπους που απαρτίζουν τον οργανισμό που αναλύει. Φυσικά είναι αδύνατο για τον ερευνητή να κρατήσει όλες τις πληροφορίες που μαθαίνει από τους γύρω του, γι' αυτό χρειάζεται τη βοήθεια ενός δεύτερου ατόμου. Σε γενικές γραμμές η ποιοτική έρευνα στηρίζεται πολύ στην κρίση του ερευνητή. Οι πρωτεύουσες πληροφορίες είναι αυτές που παίρνουμε απευθείας από την ερευνά μας και προέρχονται κυρίως από την διοίκηση, το προσωπικό και στην περίπτωση μας από σχετικές μελέτες με τη Κρήτη αλλά και την εξεταζόμενη επιχείρηση. Οι δευτερεύουσες πληροφορίες είναι έτοιμες πληροφορίες που παίρνουμε από διάφορες πηγές και χρησιμοποιούμε απευθείας στη μελέτη μας. Αυτές οι πηγές μπορεί να είναι από την ίδια την εταιρία, τη στατιστική υπηρεσία, το υπουργείο Ναυτιλίας κ.λ.π. Συγχρόνως θα αντλήσουμε πολλά στοιχεία από την ελληνική βιβλιογραφία, το internet, την πλούσια αρθρογραφία κ.λ.π.

Στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας μας έγινε μια έρευνα με δομημένο ερωτηματολόγιο, με σκοπό αν και κατά πόσο η Α.Ν.Ε.Κ. συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη του Νομού Χανίων. Κεντρικά πρόσωπα της έρευνας αυτής ήταν απλοί πολίτες, υπάλληλοι του Δήμου Χανίων, της Νομαρχίας Χανίων, της Στατιστικής Υπηρεσίας Χανίων, και της Α.Ν.Ε.Κ. Συνολικά συμπληρώθηκαν 40 ερωτηματολόγια. (παράρτημα σελ 89-90).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

1. Με ποιους τρόπους πιστεύεται ότι συμβάλει η Α.Ν.Ε.Κ. στην ανάπτυξη των Χανίων?

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27



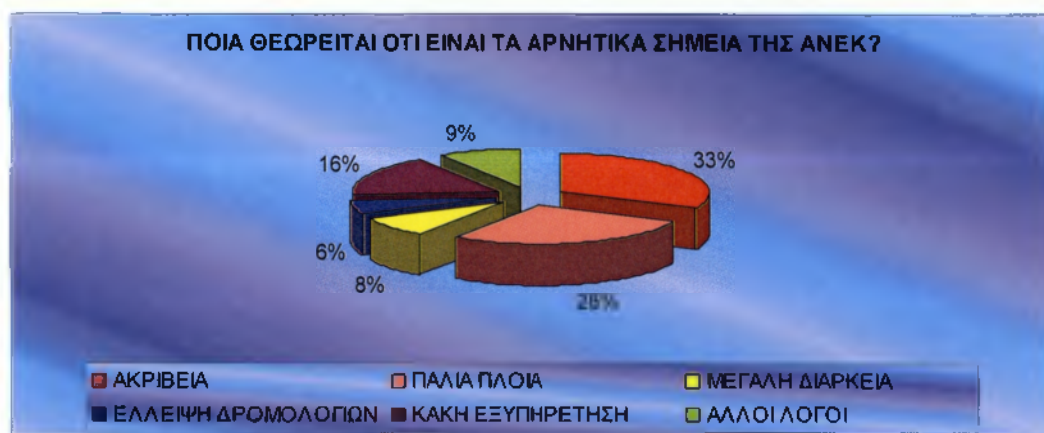
ΠΗΓΗ : προσωπική έρευνα

Στο συγκεκριμένο ερώτημα, εξετάστηκαν οι τρόποι με τους οποίους πιστεύεται ότι συμβάλει η Α.Ν.Ε.Κ. στην ανάπτυξη των Χανίων.

Παρατηρούμε από το παραπάνω σχετικό γράφημα, ότι ένα ποσοστό της τάξης του 8% , δήλωσε πως ο τουρισμός είναι ένας τρόπος που θα μπορούσε να συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης , ένα ποσοστό της τάξης του 15%, ανέφερε την οικονομία, ένα 36% , ποσοστό το οποίο καλύπτει και την πλειοψηφία των δοσμένων απαντήσεων δήλωσε την μεταφορά, ένα 6% είπε τον πολιτισμό, ένα 22% δήλωσε την εργασία και τέλος, ένα 13% ανέφερε άλλους λόγους.

2. Ποια θεωρείται ότι είναι τα αρνητικά σημεία της Α.Ν.Ε.Κ. (π.χ. ακρίβεια)?

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28



ΠΗΓΗ : προσωπική έρευνα

Όσον αφορά τα αρνητικά σημεία της Α.Ν.Ε.Κ, στο παραπάνω γράφημα , καταρτίζονται τα σχετικά αποτελέσματα .

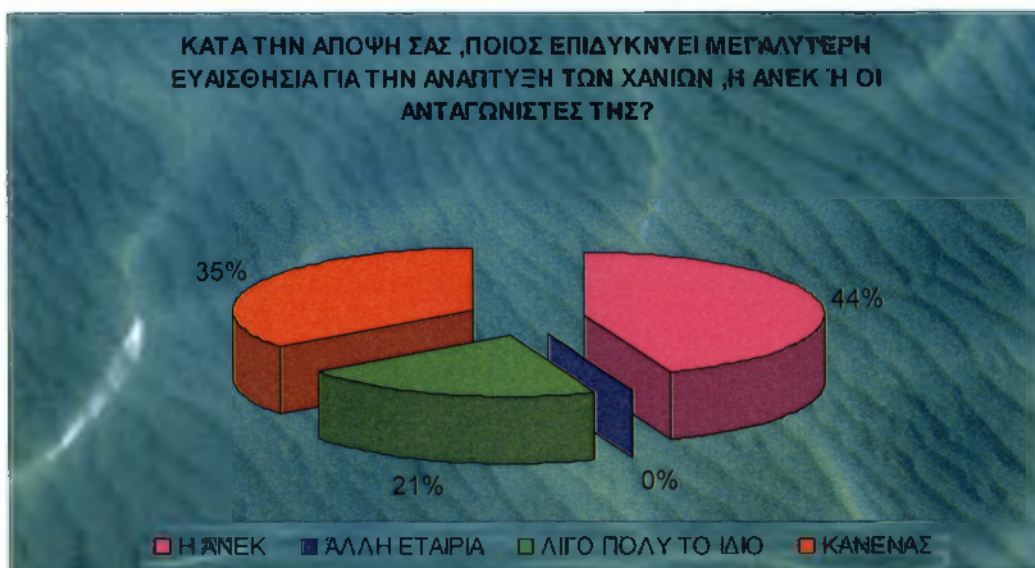
Βλέπουμε, ότι ένα 33% των απαντήσεων δήλωσε ως αρνητικό σημείο την ακρίβεια, ένα ποσοστό της τάξης του 28% είπε τα παλιά πλοία, ένα 8% ανέφερε τη μεγάλη διάρκεια, ένα 6% την έλλειψη δρομολογίων, ένα 16% μίλησε για κακή εξυπηρέτηση ενώ τέλος το υπόλοιπο 9% δήλωσε άλλους λόγους.

Την πλειοψηφία των απαντήσεων κατέκτησε το ποσοστό της τάξης του 33% , με τη δήλωση πως ως πιο αρνητικό σημείο της Α.Ν.Ε.Κ, είναι η ακρίβεια.

3. Κατά την άποψή σας, ποιος επιδεικνύει μεγαλύτερη ευαισθησία για την ανάπτυξη των Χανίων, η Α.Ν.Ε.Κ. ή οι ανταγωνιστές της?

- Α.Ν.Ε.Κ.
- άλλη εταιρία
- λίγο πολύ το ίδιο όλες
- κανένας

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 29



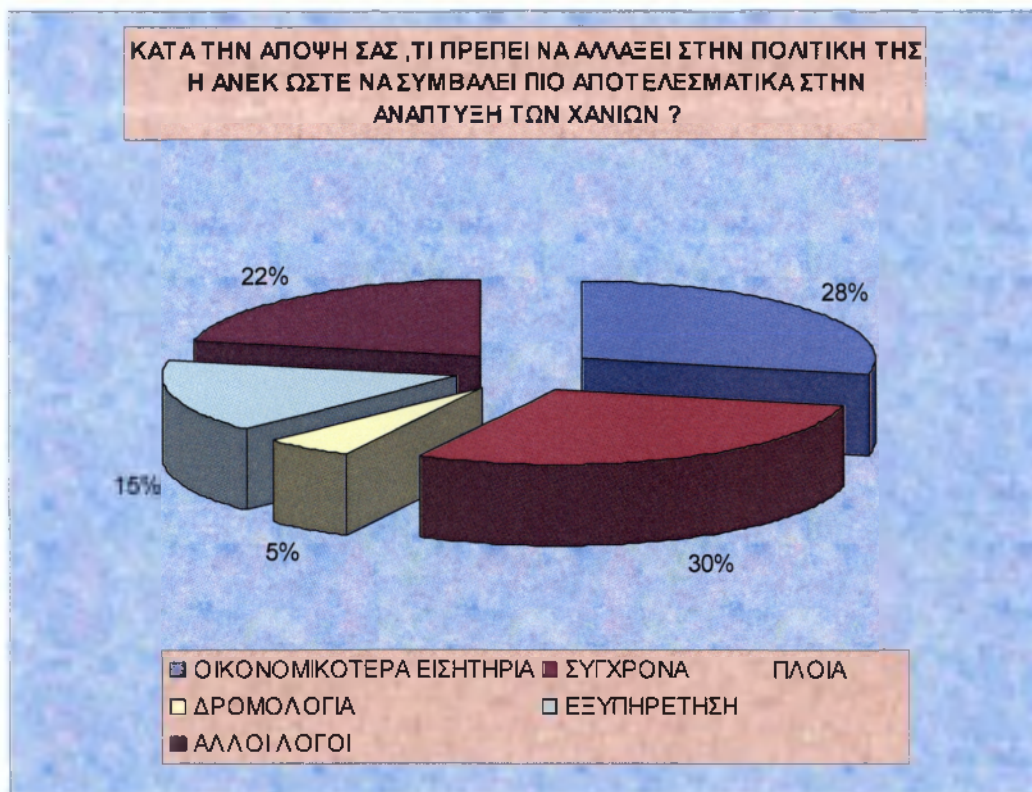
ΠΗΓΗ : προσωπική έρευνα

Σε σχετικό ερώτημα για το ποιος επιδεικνύει μεγαλύτερη ευαισθησία για την ανάπτυξη των Χανίων , παρατηρούμε από τα παραπάνω αποτελέσματα τα οποία δίνονται γραφικά, ότι ένα ποσοστό της τάξης του 44% ανέφερε την Α.Ν.Ε.Κ, ένα 21% είπε ότι λίγο πολύ όλες οι εταιρίες

την ίδια ευαισθησία δείχνουν, και τέλος ένα 35% είπε ότι κανείς δεν δείχνει την απαιτούμενη ευαισθησία . Κανείς δεν δήλωσε κάποια άλλη εταιρία.

4. Κατά την άποψή σας, τι πρέπει να αλλάξει στην πολιτική της η Α.Ν.Ε.Κ. ώστε να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των Χανίων

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 30



ΠΗΓΗ : προσωπική έρευνα

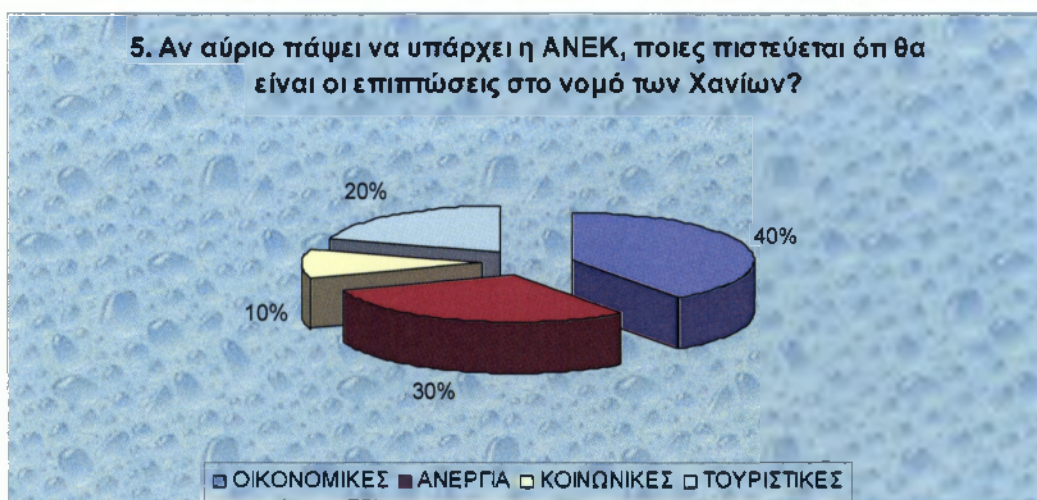
Στο παραπάνω γράφημα, καταρτίζονται αναλυτικά τα αποτελέσματα σχετικά με το τι πρέπει να αλλάξει στην πολιτική της η Α.Ν.Ε.Κ , ώστε να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των Χανίων.

Βλέπουμε, ότι ένα ποσοστό της τάξης του 28% , δήλωσε, ότι αυτό που θα έπρεπε να αλλάξει στην πολιτική της η Α.Ν.Ε.Κ, είναι να υπάρχουν οικονομικότερα εισιτήρια. Ένα 30% είπε

ότι θα έπρεπε να υπάρχουν πιο σύγχρονα πλοία, ένα 5% ανέφερε κάποια πιθανή αλλαγή στα δρομολόγια, ένα ποσοστό της τάξης του 15% δήλωσε ως αλλαγή, την καλύτερη εξυπηρέτηση και τέλος το 22% ανέφερε άλλους λόγους.

5. Αν αύριο πάψει να υπάρχει η Α.Ν.Ε.Κ, ποιες πιστεύεται ότι θα είναι οι επιπτώσεις στο νομό των Χανίων?

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 31



ΠΗΓΗ : προσωπική έρευνα

Στο συγκεκριμένο γράφημα αναλύθηκε το θέμα των επιπτώσεων στο νομό Χανίων υπό την προϋπόθεση ότι θα πάψει να υπάρχει η Α.Ν.Ε.Κ.

Παρατηρούμε από το παραπάνω αναλυτικό σχεδιάγραμμα, ότι ένα 40% δήλωσε πως σε μια τέτοια περίπτωση οι επιπτώσεις θα επηρεάσουν την οικονομία, ένα 30% ισχυρίστηκε ότι θα αυξηθεί η ανεργία, ένα 10% ανέφερε ότι οι επιπτώσεις θα είναι κοινωνικές, ενώ τέλος ένα 20%

σημείωσε ότι οι επιπτώσεις θα είναι τουριστικές.

Η πλειοψηφία υποστήριξε ότι οι επιπτώσεις θα είναι κυρίως οικονομικές.

5.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ

Κατόπιν της μελέτης των αποτελεσμάτων από τα ερωτήματα που τέθηκαν , καταλήγουμε σε κάποια συμπεράσματα.

Σχετικά με την άποψη των ερωτηθέντων για το ποιος θεωρούν ότι συμβάλει στην ανάπτυξη της Α.Ν.Ε.Κ, ως απαντήσεις δόθηκαν , ο τουρισμός, η οικονομία, η μεταφορά, ο πολιτισμός, και άλλοι λόγοι. Η πλειοψηφία αυτών των δεδομένων, ανήκει στον τομέα της μεταφοράς.

Όσον αφορά αρνητικά σημεία της Α.Ν.Ε.Κ, αναφέρθηκαν η ακρίβεια, τα παλιά πλοία, η μεγάλη διάρκεια, η έλλειψη δρομολογίων, η κακή εξυπηρέτηση , ή άλλοι λόγοι.

Την πλειοψηφία των απαντήσεων κατέκτησε το ποσοστό της τάξης του 33% , με τη δήλωση πως ως πιο αρνητικό σημείο της Α.Ν.Ε.Κ, είναι η ακρίβεια.

Γύρω από το ποιος επιδεικνύει μεγαλύτερη ευαισθησία για την ανάπτυξη των Χανίων , οι ερωτηθέντες είπαν κατέχοντας διαφορετικά ποσοστά, κάποιιοι ότι είναι η Α.Ν.Ε.Κ, κάποιιοι είπαν ότι λίγο πολύ όλες οι εταιρίες την ίδια ευαισθησία δείχνουν, ενώ κάποιιοι άλλοι ότι κανείς δεν δείχνει την απαιτούμενη ευαισθησία . Οι περισσότεροι ανέφεραν την Α.Ν.Ε.Κ.

Σε άλλο ερώτημα γύρω από το τι πρέπει να αλλάξει στην πολιτική της η Α.Ν.Ε.Κ , ώστε να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των Χανίων, κάποιιοι είπαν ότι αυτό που θα έπρεπε να αλλάξει στην πολιτική της η Α.Ν.Ε.Κ, είναι να υπάρχουν οικονομικότερα εισιτήρια, κάποιιοι ότι θα έπρεπε να υπάρχουν πιο σύγχρονα πλοία, αναφέρθηκε επίσης κάποια πιθανή αλλαγή στα δρομολόγια, αλλά και η καλύτερη εξυπηρέτηση . Οι περισσότεροι συμφώνησαν ότι θα έπρεπε να υπάρχουν οικονομικότερα εισιτήρια.

Τέλος, αναλύθηκε το θέμα των επιπτώσεων στο νομό Χανίων υπό την προϋπόθεση ότι θα πάψει να υπάρχει η Α.Ν.Ε.Κ, οπότε οι απαντήσεις που δόθηκαν κυμάνθηκαν μεταξύ της επίπτωσης στην οικονομία, στην ανεργία , στον τουρισμό και σε κοινωνικές επιπτώσεις, με την πλειοψηφία να υποστηρίζει ότι περισσότερο θα επηρεαστεί ο τομέας της οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του ελλαδικού νησιωτικού χώρου συνεπάγονται ένα εξαιρετικά δύσκολο πρόβλημα σχεδιασμού και υλοποίησης ενός ολοκληρωμένου συστήματος θαλάσσιων και αεροπορικών ενδομεταφορών για την πιο αποτελεσματική και αποδοτική διασύνδεση, με κατάλληλα μέσα μεταφοράς, των πολυάριθμων νήσων που βρίσκονται στην ελληνική επικράτεια⁵⁴. Υπάρχουν ακτοπλοϊκές γραμμές στις οποίες διακινείται ένας σημαντικά μεγάλος αριθμός επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορευμάτων έτσι ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτησή τους από πολλές εταιρίες σε ανταγωνιστική βάση και ταυτόχρονα υπάρχουν άλλες γραμμές που είναι βιώσιμες μόνον ως φυσικά μονοπάτια που μπορεί να εξυπηρετηθούν μόνον από μία εταιρία και, τέλος, πολλές γραμμές στις οποίες το μεταφορικό έργο δεν είναι αρκετό για να δικαιολογεί την τακτική εξυπηρέτησή τους από πλοία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών παρά μόνο σε καθεστώς επιχορηγήσεώς τους από το κράτος.

Η διασύνδεση θα πρέπει να γίνει στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό με όρους ελεύθερης οικονομίας και ανταγωνισμού με την ελεύθερη συμμετοχή ακτοπλοϊκών και αεροπορικών εταιριών που διαθέτουν κατάλληλα πλοία και αεροπλάνα τα οποία πληρούν τους κανόνες ασφάλειας και άλλες διεθνώς αποδεκτές προδιαγραφές προς όφελος των καταναλωτών και των μετόχων τους. Στις περιπτώσεις στις οποίες η λειτουργία της ελεύθερης αγοράς δεν επαρκεί για να δοθεί λύση στο πρόβλημα της διασυνδέσεως ενός μεγάλου αριθμού μη βιώσιμων γραμμών με κατάλληλα μεταφορικά μέσα, υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση κατά κύριο λόγο μέσω επιχορηγήσεων από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Αντί αυτού, η ελληνική πολιτική στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην περίοδο μέχρι το 2002 υπήρξε μία πολιτική ρυθμίσεων⁵⁵ των πάντων από το κράτος και συγκεκριμένα από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με υποβάθμιση του ανταγωνισμού και με εκτεταμένη αδιαφάνεια όσον αφορά την ποσότητα και την ποιότητα, καθώς και το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών σε κάθε περίπτωση. Υπήρξε επίσης σύγχυση όσον αφορά τους στόχους πολιτικής που επιδιώκονταν. Εκτός της αποτελεσματικότερης και αποδοτικότερης

δυνατής διασυνδέσεως των νησιών με τα πιο κατάλληλα μεταφορικά μέσα, επιδιωκόταν και η προστασία των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών (με την εφαρμογή του cabotage), η προστασία των Ελλήνων εργαζομένων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες (με την απαγόρευση της απασχολήσεως αλλοδαπών εργαζομένων στα πλοία της ακτοπλοΐας), η χρηματοδότηση του NAT (με επιβάρυνση των ναύλων), η χρηματοδότηση των άγονων γραμμών με επιβάρυνση των βιώσιμων γραμμών, η χρηματοδότηση της ικανοποιητικής διασυνδέσεως των νήσων με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες το χειμώνα με επιβάρυνση των ταξιδιωτών του καλοκαιριού (υποχρεωτική λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιριών για δέκα ή δώδεκα μήνες παρά την εποχικότητα με κάλυψη των εξόδων προσωπικού για ολόκληρο το έτος)⁵⁶, κ.ά.

Με τον νόμο 2932/2001 επιχειρήθηκε η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας και του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοϊκής αγοράς στους κανόνες που τέθηκαν από τον Κανονισμό του Συμβουλίου της ΕΟΚ 3577/1992 σύμφωνα με τον οποίο εφαρμόζονται οι αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού και στην ακτοπλοΐα, με αναγνώριση όμως και της ανάγκης εφαρμογής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι κανόνες του ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς δεν θα μπορούν να δώσουν λύση στο σύστημα. Ο νόμος 2932 έκανε ένα σημαντικό βήμα προς την αποκατάσταση συνθηκών ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας μας με την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και τη θέσπιση διαδικασιών που εξασφάλιζαν ελεύθερη πρόσβαση των ακτοπλοϊκών εταιριών (ελληνικών και Κοινοτικών). Όμως, ο νόμος αυτός παρέκκλινε ουσιαστικά από τον Κανονισμό 3577/1992 σε σημαντικά σημεία, τουλάχιστον όπως εφαρμόστηκε μέχρι το τέλος του 2005. Κύριοι τομείς αποκλίσεως ήταν: α) η απαίτηση της Πολιτείας για τήρηση μίας μεγάλης σειράς προδιαγραφών και απαιτήσεων προκειμένου να εγκριθεί η ένταξη των ακτοπλοϊκών εταιριών στο σύστημα, β) η υποχρεωτική δεκάμηνη εξυπηρέτηση των γραμμών, γ) η υποχρέωση αυστηρής εφαρμογής των ελληνικών προδιαγραφών για τη διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων των πλοίων, δ) η υποχρέωση για χρησιμοποίηση μόνο ελληνικών πληρωμάτων ή εργαζομένων που κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας με ταυτόχρονη υποχρέωση αυστηρής τηρήσεως της ελληνικής νομοθεσίας για τη σύνθεση των πληρωμάτων, ε) ο προσδιορισμός των ναύλων της οικονομικής θέσεως και των αυτοκινήτων από το κράτος, στ) ο αυστηρός ορισμός ηλικίας αποσύρσεως των πλοίων, ζ) κρατικός έλεγχος της λειτουργίας των λιμένων, κ.ά.

Οι παρεκκλίσεις από την εφαρμογή των κανόνων της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού απέτρεψαν αφενός την είσοδο Κοινοτικών ακτοπλοϊκών εταιριών στον κλάδο και αφετέρου την ανάληψη επενδύσεων από τις ελληνικές εταιρίες για ανανέωση και αύξηση του ακτοπλοϊκού στόλου, εξελίξεις που συνεπάγονται τη διαιώνιση των προβλημάτων που υπάρχουν στην εξυπηρέτηση των νησιών και άλλων λιμένων της χώρας με ακτοπλοϊκές ή και αεροπορικές συγκοινωνίες. Τα προβλήματα δε, θα επιδεινωθούν αν σημαντικές μονάδες του στόλου που αποσύρονται στα επόμενα έτη δεν μπορέσουν να αντικατασταθούν με νέες μονάδες είτε από ελληνικές είτε από ξένες εταιρίες.

Το 2006 έγιναν σημαντικά βήματα προς την απελευθέρωση και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας της ελληνικής ακτοπλοΐας⁵⁷: α) με την πλήρη απελευθέρωση των ναύλων, β) με την κατάργηση του ορίου ηλικίας των πλοίων και ταυτόχρονη απαίτηση τηρήσεως των προϋποθέσεων της Συνθήκης της Στοκχόλμης, γ) με τη σημαντική απλοποίηση των διαδικασιών και την επίλυση πολλών θεμάτων που έθεταν εμπόδια στην ομαλή λειτουργία του νέου συστήματος, και δ) με την εντατικοποίηση της προσπάθειας για πραγματικό εκσυγχρονισμό των λιμένων της χώρας. Παρόλα αυτά παραμένουν ακόμα σημαντικά θέματα προς επίλυση, τα σπουδαιότερα εκ των οποίων είναι τα ακόλουθα:

α) Η συχνότερη του αναγκαίου χρήση της επιβολής υποχρεώσεως δημόσιας υπηρεσίας ακόμα και στις τακτικές γραμμές. Η φιλοσοφία ότι το κράτος μπορεί να επιλύσει πιο αποτελεσματικά από τον ανταγωνισμό θέματα που αφορούν την ποιότητα και την αξία των προσφερομένων υπηρεσιών δεν επιβεβαιώνεται στην πράξη όπου οδηγεί συνήθως σε αντίθετα από τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα.

β) Η υπερβολική προστασία των Ελλήνων εργαζομένων στα πλοία της ακτοπλοΐας έχει δημιουργήσει ένα από τα πιο ισχυρά μονοπώλια που λειτουργούν στη χώρα μας με δυσμενείς συνέπειες για την εξυπηρέτηση με ακτοπλοϊκές μεταφορές των ελληνικών νησιών και ιδιαίτερα για τον ελληνικό τουρισμό.

γ) Η συνεχιζόμενη επιβάρυνση των βιώσιμων γραμμών και των ταξιδιωτών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες για να χρηματοδοτηθεί η ακτοπλοϊκή διασύνδεση των άγονων γραμμών ή των νησιών κατά τους χειμερινούς μήνες, το μόνο που επιτυγχάνει είναι να δυσφημίζει τη χώρα μας λόγω της υπερβολικής οικονομικής επιβαρύνσεως των τουριστών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες για προσφορά σχετικά χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών. Επιπλέον, η σύγκριση που

δημιουργείται καθιστά αδύνατο να γνωρίζει κανείς την ποσότητα, την ποιότητα και το κόστος των υπηρεσιών που παρέχονται σε κάθε περίπτωση. Είναι περιττό να λεχθεί ότι ο μοναδικός αποτελεσματικός και διαφανής τρόπος επιχορηγήσεως της ακτοπλοϊκής διασυνδέσεως των άγονων γραμμών είναι μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού. Το κόστος αναλαμβάνεται από το σύνολο των Ελλήνων φορολογουμένων και όχι μόνον από τους ταξιδιώτες στις βιώσιμες γραμμές.

δ) Υπάρχει ανάγκη για ορθολογική τιμολόγηση των λιμένων, έτσι ώστε το κόστος που επιβαρύνεται ο χρήστης να αντανakλά το πραγματικό κόστος της υπηρεσίας που απολαμβάνει στα λιμάνια, όπως ακριβώς συμβαίνει και στα αεροδρόμια. Οι διακοπές του ταξιδιώτη στα ελληνικά νησιά θα πρέπει να αρχίζουν με την άφιξή του στο λιμάνι.

Γενικά, χωρίς να μπορεί κανείς να παραγνωρίσει τη μεγάλη ανάγκη για αποτελεσματική κρατική παρέμβαση στην ελληνική ακτοπλοΐα, επιβάλλεται η παρέμβαση αυτή να έχει ως στόχο την εξασφάλιση της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησεως των ελληνικών νησιών με ακτοπλοϊκές και αεροπορικές διασυνδέσεις μέσω της ενίσχυσης του υγιούς ανταγωνισμού όπου αυτό είναι δυνατό και με την κατανόηση ότι η κερδοφόρα λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιριών αποτελεί τον μόνο μηχανισμό που παρέχει κίνητρα για επενδύσεις και για ανανέωση του στόλου. Επίσης, θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι κάθε υπηρεσία που προσφέρεται έχει κόστος το οποίο θα πρέπει να καλυφθεί είτε από τον χρήστη, είτε με διαφάνεια από το κοινωνικό σύνολο μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Στο συγκεκριμένο ανταγωνιστικό περιβάλλον και με σημείο μελέτης τη νήσο Κρήτη όπου όπως είδαμε και παραπάνω αποτελεί τη βάση της Ελληνικής ακτοπλοΐας, προτείνονται στην εταιρία οι ακόλουθες κινήσεις οι οποίες θα τη βοηθήσουν να γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο αποτελεσματική με αποδέκτες των αποτελεσμάτων αυτών τους ανθρώπους του νησιού. Συγκεκριμένα η εταιρία θα πρέπει να αποσκοπεί: (Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από την ίδια την εταιρία, μέσα από αναφορές που συντάσσει προς τους μετόχους της):

α) Στην αγορά νέων πλοίων από την δευτερογενή αγορά και αντίστοιχη προσαρμογή τους, για δρομολόγηση στις γραμμές της Κρήτης. Με την ενέργεια αυτή η εταιρία θα διευρύνει περαιτέρω τα μερίδια αγοράς με αντίστοιχη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

β) Στην αύξηση του μεριδίου αγοράς της, με την διερεύνηση της δυνατότητας πραγματοποίησης

επενδύσεων με συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιρειών του κλάδου, που δεν θα προέλθει από αύξηση μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών αυτών. Σε περίπτωση λήψης απόφασης από την Έκτακτη Γενική Συνέλευση, για συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιρειών του κλάδου, η Εταιρεία θα προβεί στις αναγκαίες ενέργειες όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό του Χ.Α. (άρθρο 289 παρ.4γ).

Βασικός στόχος της εταιρίας είναι να καταστεί σε κυρίαρχο ρυθμιστή του κλάδου. Η δυναμικότητα της αγοράς απαιτεί προσαρμογή και ταχύτητα αποφάσεων που συντελούν στην ισχυροποίηση της Εταιρείας, ειδικότερα θα πρέπει:

1. Να δημιουργηθεί ένα ισχυρό υπόβαθρο, ικανό να αντιμετωπίσει τον όποιο ανταγωνισμό.
2. Να επιτυγχάνεται αύξηση της αποδοτικότητας με βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων μέσω της εκμετάλλευσης των ευκαιριών ανάπτυξης και συνεργιών.
3. Ν' αυξάνονται οι δυνατότητες επέκτασης, όπως και η ευελιξία για αποδοτικότερη εκμετάλλευση των επιχειρηματικών ευκαιριών.

γ) Να μειωθούν οι δανειακές υποχρεώσεις της, για να συμβάλλει αυτό στην βελτίωση της χρηματοοικονομικής της θέσης.

Σε κάθε περίπτωση η Εταιρεία θα πρέπει να ενημερώνει τους μετόχους της και το επενδυτικό κοινό έγκαιρα. Συγχρόνως θα πρέπει να συνεργάζεται με τους τοπικούς φορείς, προκειμένου να πετύχει τους στόχους της ενώ συγχρόνως θα στηρίζει και οικονομικά αλλά και στρατηγικά το νησί της Κρήτης, μια και η επιτυχία της Α.Ν.Ε.Κ. είναι άμεσα συνυφασμένη με το νησί.

Η Α.Ν.Ε.Κ. αποτελεί πηγή πλούτου και εύρυθμης λειτουργίας για το νησί, δίνοντάς του ζωή μέσα από τη μετακίνηση των τουριστών αλλά και μέσα από την υποστήριξη επαγγελματικών δράσεων. Προσφέρει πάρα πολλές θέσεις εργασίας είτε μέσα στα πλοία της, είτε στα λιμάνια, τα γραφεία και τα εκδοτήριά της. Το 60% περίπου των μετακινήσεων των ταξιδιωτών από τα Χανιά πραγματοποιούνται με τα πλοία της εταιρίας. Ως πολυμετοχική Εταιρεία Λαϊκής βάσης, είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τόπο και τους ανθρώπους της Κρήτης. Παράλληλα, η Α.Ν.Ε.Κ. κοινωνικά ευαισθητοποιημένη με ευθύνη προσφέρει χρόνια τώρα στο νησί, μέσα από μεγάλες αθλητικές, πολιτισμικές και περιβαλλοντικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα, ενισχύει προσπάθειες διατήρησης της πολιτιστικής

κληρονομιάς και προβολής της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης, συμμετέχοντας στην τουριστική προβολή της χώρας.

(54),(55) Δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (Ναυτεμπορική ,Επενδυτής)
(56),(57) <http://www.google.com>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Γουλιέλμος Α (1999), *Μάνατζμεντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Σταμούλης, Αθήνα
- 2) Γουλιέλμος, « Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων- Τόμος Α» (3^η έκδοση), εκδ. Σταμούλης, 1999.
- 3) Δελτία τύπου της εταιρείας ANEK LINES.
- 4) Δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (Ναυτεμπορική, Επενδυτής).
- 5) Ενημερωτικά δελτία από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ).
- 6) Ενημερωτικά έντυπα της εταιρείας ANEK LINES.
- 7) Ενημερωτικό δελτίο της εταιρείας ANEK LINES, 1998 – 2003.
- 8) Μάλλιαρης, Π. (1990), Εισαγωγή στο Μάρκετινγκ, 2^η Έκδοση, Α. Σταμούλη.
- 9) Αναστασία –Βαλεντίνη Ρήγα , Μεθοδολογικός Σχεδιασμός Παιδαγωγικής και Κοινωνικής Ερευνάς.
- 10) Ξηροτύρη Σ.– Κουφίδου (2001), *Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων*, Ανικούλα, Θεσσαλονίκη,
- 11) Περιοδικό Ελνάβι Δεκέμβριος 2001
- 12) Πετράκης Μ. (1999), *Ερευνα Μάρκετινγκ*, Αθήνα, Σταμούλης
- 13) Προσωπικές επαφές με στελέχη ταξιδιωτικών γραφείων Πειραιά.
- 14) Προσωπικές συνεντεύξεις με στελέχη της εταιρείας ANEK LINES.
- 15) Σιώμος Γ (2001), *Συμπεριφορά Καταναλωτή & Στρατηγική Μάρκετινγκ*, Αθήνα, Σταμούλης, 1^η έκδοση
- 16) Σιώμος Γ (2002), *Συμπεριφορά Καταναλωτή & Στρατηγική Μάρκετινγκ*, Αθήνα, Σταμούλης, 2^η Έκδοση
- 17) Σταθοπούλου (2003), *Σημειώσεις Athens GSM*.
- 18) Αξιών Αθηνών ΧΑΑ).
- 19) Τηλεφωνικές επαφές με στελέχη ταξιδιωτικών γραφείων Κρήτης.
- 20) ΦΕΚ 136/1-8-2001, σ. 1048
- 21) Χ. Ν. Ψαραύτης, «Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών Ι», ΕΜΠ, 1990.
- 22) Αρχείο Στατιστικής Υπηρεσίας Χανίων

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- 1) <http://www.businessweek.com>
- 2) <http://www.google.com>
- 3) <http://www.managementfirst.com>
- 4) <http://www.unclos.com>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Με ποιους τρόπους πιστεύεται ότι συμβάλει η ANEK στην ανάπτυξη των Χανίων?

- 1
- 2
- 3
- 4

2. Ποια θεωρείται ότι είναι τα αρνητικά σημεία της ANEK (π.χ. ακρίβεια)?

- 1
- 2
- 3
- 4

3. Κατά την άποψή σας, ποιος επιδεικνύει μεγαλύτερη ευαισθησία για την ανάπτυξη των Χανίων, η ANEK ή οι ανταγωνιστές της?

Η ANEK άλλη εταιρία λίγο πολύ το ίδιο όλες κανένας

4. Κατά την άποψή σας, τι πρέπει να αλλάξει στην πολιτική της η ANEK ώστε να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των Χανίων?

1

2

3

4

5. Αν αύριο πάψει να υπάρχει η ANEK, ποιες πιστεύεται ότι θα είναι οι επιπτώσεις στο νομό των Χανίων?

1

2

3

4