

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ

Πτυχιακή μελέτη:

«Τα κανάλια εφοδιασμού των νησιών στην Ελλάδα. Εμπειρική διερεύνηση στις
Κυκλάδες»



Φοιτήτρια: Καρατζά Φωτεινή
Α.Μ.: 20612

Επιβλέπων: Μαλινδρέτος Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής
Μέλη: Κωσταρέλλη Βασιλική, Επίκουρη Καθηγήτρια
Σδράλη Δέσποινα, Λέκτορας

Αθήνα, 2011

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Γεώργιο Μαλινδρέτο ο οποίος με βοήθησε υπέρ του δέοντος κατά την εκπόνηση της πτυχιακής μου μελέτης, προσφέροντάς μου τις γνώσεις του, την καθοδήγησή του, αλλά κυρίως τη στήριξη, την εμπύχωση και το διαρκές ενδιαφέρον του κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της πτυχιακής μου μελέτης. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω εκ βαθέων τις κυρίες Δέσποινα Σδράλη και Βασιλική Κωσταρέλλη για τη συμπαράσταση και την εμπιστοσύνη που μου έδειξαν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της πτυχιακής μου μελέτης.

Θα ήθελα να αφιερώσω την πτυχιακή μου μελέτη στα άτομα που με αγαπούν και με στηρίζουν σε κάθε βήμα της ζωής μου έως τώρα, την οικογένεια μου. Θα ήταν παράλειψή μου να μην ευχαριστήσω τους γονείς της μητέρας μου για τη βοήθεια που μου προσέφεραν σε όλη μου τη ζωή και πολύ παραπάνω την περίοδο των σπουδών μου. Θα τους ευχαριστώ για πάντα για την αγωνία, την αγάπη, την εμπιστοσύνη που τρέφουν για εμένα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

Ευχαριστίες.....	2
------------------	---

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΑ

Κεφάλαιο Πρώτο

Εισαγωγή

1.1 Ορισμός της διοίκησης των logistics	6
1.2 Βασικές αρχές και δραστηριότητες των logistics	7
1.3 Τι είναι κανάλι διανομής.....	9
1.4 Μεταφορές και logistics.....	11
1.5 Είδη μεταφορικών μέσων.....	13
1.5.1 Χερσαίες μεταφορές.....	13
1.5.2 Εναέριες μεταφορές.....	15
1.5.3 Θαλάσσιες μεταφορές	16
1.5.4 Μεταφορές με αγωγούς.....	17
1.6 Γενικές παρατηρήσεις για την έννοια της μεταφοράς	18
1.6.1 Το σύστημα μεταφοράς.....	19
1.6.2 Συνδυασμός διαφόρων τύπων	20
1.6.3 Ο ρόλος των μη λειτουργικών εργολάβων.....	20
1.6.4 Τιμολόγηση της μεταφοράς	21
1.7 Σχέση μεταφοράς / logistics / marketing	22

Κεφάλαιο Δεύτερο

Νησιωτικότητα και ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών

2.1 Τι ορίζουμε ως νησί;	24
2.2 Χαρακτηριστικά νησιών	25
2.2.1 Κοινά χαρακτηριστικά των νησιών.....	25
2.2.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών – χωρισμός σε υποκατηγορίες	26
2.3 Νησιωτικοί δείκτες.....	27
2.3.1 Γιατί χρειάζονται;.....	27
2.3.2 Είδη και τρόπος σχηματισμού.....	27
2.3.3 Συντελεστής περιφερειακότητας.....	28

Κεφάλαιο Τρίτο

Μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές

3.1 Ο ρόλος των μεταφορών	29
3.2 Πλαίσιο λειτουργίας νησιωτικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης	30
3.2.1 Λευκή βίβλος-Η Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών έως το 2010...	30
3.2.2 Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	31
3.2.3 Προώθηση θαλάσσιων μεταφορών	32
3.3 Ανάλυση της αγοράς μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές.....	32
3.3.1 Αγορά ακτοπλοΐας.....	32
3.3.2 Η αγορά των αεροπορικών μεταφορών και ο ανταγωνισμός με την ακτοπλοΐα	33
3.4 Σχεδιασμός Συστήματος Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου.....	35
3.4.1 Προβλήματα θαλάσσιων μεταφορών.....	35
3.4.2 Προβλήματα αεροπορικών μεταφορών	35
3.4.3 Σενάρια διαμόρφωσης δικτύου	35

Κεφάλαιο Τέταρτο

Δίκτυα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

4.1 Οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ...	38
4.2 Απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage (Κανονισμός 3577/92)	39
4.2.1 Εφαρμογή της Απελευθέρωσης του θαλάσσιου cabotage	41
4.2.2 Η Ελληνική Εμπειρία Απελευθέρωσης στην Ακτοπλοΐα	43
4.2.3 Το απελευθερωμένο περιβάλλον που επέφερε η άρση του cabotage ...	43
4.3 Το νομοθετικό πλαίσιο των θαλάσσιων συγκοινωνιών στην Ελλάδα και οι συνέπειες του ν.2932/01.....	45
4.3.1 Η διαδικασία δρομολόγησης πλοίων	46
4.3.2 Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών.....	46
4.3.3 Κανονιστικές ρυθμίσεις και ανταγωνισμός	49
4.4 Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας.....	51

Κεφάλαιο Πέμπτο

Λιμενικές υποδομές και ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις

5.1 Οι απαιτήσεις των λιμενικών υποδομών.....	52
---	----

Κεφάλαιο Έκτο

Ανάλυση του συστήματος εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών

6.1 Τα χαρακτηριστικά των άγονων γραμμών.....	55
6.2 Η χρηματοδότηση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.....	57
6.3 Οι θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές ως δημόσιο αγαθό.....	57

Μέρος Δεύτερο Εμπειρική Προσέγγιση

Κεφάλαιο Έβδομο

Έρευνα πεδίου

7.1 Σκοπός της έρευνας.....	60
7.2 Το δείγμα και η διαδικασία συλλογής των ερωτηματολογίων	60
7.3 Μεθοδολογία της δειγματοληπτικής έρευνας	61
7.4 Περιγραφή ερωτηματολογίου	61
7.5 Αποτελέσματα έρευνας	62
7.5.1 Ανάλυση συχνοτήτων – Περιγραφική Στατιστική.....	62
7.5.2 Έλεγχος ανεξαρτησίας χ^2	91

Μέρος Τρίτο Συμπεράσματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

Συμπεράσματα.....	115
-------------------	-----

Βιβλιογραφία.....	118
-------------------	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παράρτημα 1: Ερωτηματολόγιο.....	121
----------------------------------	-----

Παράρτημα 2: Κωδικοποίηση μεταβλητών	128
--	-----

Παράρτημα 3: Πίνακας περιγραφικών μέτρων	130
--	-----

Παράρτημα 4: Πίνακες συχνοτήτων	132
---------------------------------------	-----

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

1.1 Ορισμός της διοίκησης των logistics

Τα Logistics είναι σημαντικό συστατικό της οικονομίας μιας χώρας έτσι είναι σημαντικό να προσδιοριστεί η έννοια και το περιεχόμενο του. Στο παρελθόν ο εμπορικός και ακαδημαϊκός τύπος είχαν δώσει διάφορα ονόματα όπως:

Φυσική διανομή	Διαχείριση υλικών
Διανομή	Διοίκηση υλικών των Logistics
Κατασκευαστική διανομή	Logistics
Επιχειρηματικά Logistics	Σύστημα γρήγορης απόκρισης
Marketing Logistics	Logistics διανομή
Βιομηχανικά Logistics	Διοίκηση αποθήκης
Διοίκηση αλυσίδας προμηθειών	

Όλοι οι παραπάνω όροι αναφέρονταν ουσιαστικά στη διοίκηση (management) της ροής των αγαθών από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης. Όμως, ο όρος 'Διοίκηση των Logistics (Logistics management)' είναι ο πιο αποδεκτός μεταξύ των ειδικών. Μια από τις μεγαλύτερες και εγκυρότερες ομάδες ειδικών στα Logistics, το Council of Logistics Management, χρησιμοποιεί τον παρακάτω όρο και τον προσδιορίζει ως εξής:

‘Η διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και έλεγχου μιας αποτελεσματικής και οικονομικής ροής και αποθήκευσης των πρώτων υλών των ημικατεργασμένων αποθεμάτων και των έτοιμων προϊόντων και οι σχετικές πληροφορίες, από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης με σκοπό την ικανοποίηση των απαντήσεων των πελατών.’

Μέσα σε αυτόν τον ορισμό περιλαμβάνεται η εξυπηρέτηση των πελατών, η μεταφορά, η αποθήκευση, η επιλογή τόπου εγκατάστασης του εργοστασίου και του αποθηκευτικού χώρου, ο έλεγχος αποθεμάτων, η διαδικασία παραγγελειοληψίας, τα κανάλια διανομής, οι προμήθειες, η διαχείριση υλικών, η διαχείριση των επιστρεφόμενων υλικών, η διεκπεραίωση των ελαττωματικών και άχρηστων υλικών, η συσκευασία, η υποστήριξη των υλικών και των υπηρεσιών και η πρόβλεψη φθορών.

Κάποιοι υποστηρίζουν ότι τα Logistics είναι σημαντικά μόνο για τις βιομηχανικές εταιρείες. Όμως, τα Logistics είναι σπουδαίο συστατικό των λειτουργιών όλων των επιχειρήσεων συμπεριλαμβανομένων και των λιανέμπορων, των χονδρέμπορων και των παρεχόντων υπηρεσίες. Το κόστος των Logistics συμπεριλαμβάνεται και στις αγροτικές εργασίες, στις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και στην κατασκευή ενδυμάτων.

Η αποτελεσματική διοίκηση της ροής των αγαθών από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης σε μακρο-οικονομικά (κοινωνία) και μικρο-οικονομικά (επιχείρηση) επίπεδα, απαιτεί επιτυχημένο σχεδιασμό και έλεγχο μιας σειράς ενεργειών Logistics (Κυριαζόπουλος, 1996).

Η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί να οριστεί ως ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αποτελούμενο από επιχειρηματικές οντότητες, προμηθευτές, παραγωγικές μονάδες, αποθήκες και κέντρα διανομής, λιανοπωλητές και καταναλωτές, οι οποίες συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την εκπλήρωση των απαιτήσεων των πελατών. Οι επιχειρηματικές, αυτές, οντότητες συνεργάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκτούν τις πρώτες ύλες και να τις μετατρέπουν σε τελικά προϊόντα, τα οποία διανέμονται μέσω των καναλιών διανομής στους καταναλωτές (Beamon, 1998).

1.2 Βασικές αρχές και δραστηριότητες των logistics

Τα logistics αποτελούν ένα σύνθετο σύστημα, το οποίο περιλαμβάνει επιμέρους διαδικασίες (processes), που με τη σειρά του αποτελούνται από δραστηριότητες (activities) και στοιχεία (items). Οι βασικότεροι στόχοι του συστήματος κατά τη λειτουργία του, είναι οι εξής (Μαλινδρέτος, 2004):

- Ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους
- Ελάχιστο δυνατό κόστος επενδύσεων
- Βελτιστοποίηση της ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών
- Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών.

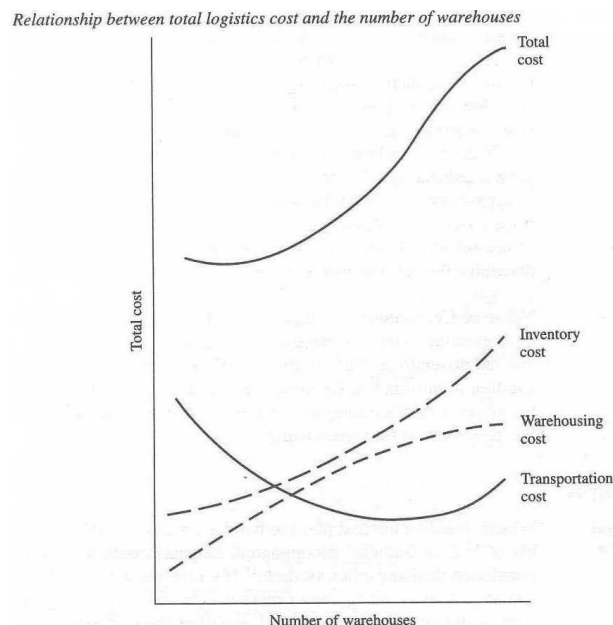
Το κόστος των δραστηριοτήτων των logistics αποτελεί ένα πολύ σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους των προϊόντων, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί όταν φτάνει στα χέρια των καταναλωτών. Το κόστος των δραστηριοτήτων logistics, περιλαμβάνει:

- Δαπάνες μεταφορών
- Δαπάνες αποθήκευσης και συσκευασίας
- Κόστος διατήρησης αποθέματος
- Κόστος φυσικής διακίνησης υλικών και πληροφοριών
- Κόστος ελέγχου και απογραφής αποθεμάτων
- Κόστος κτιρίων και μηχανημάτων και οι αποσβέσεις τους

Πρέπει να σημειωθεί πως είναι σημαντικό, στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κόστους, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό κόστος και όχι το επιμέρους κόστος των διαφόρων δραστηριοτήτων, καθώς η μείωση του κόστους σε ένα τομέα μπορεί να επιφέρει την αύξηση του κόστους σε έναν άλλο ή ακόμα και να δημιουργήσει προβλήματα στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, κυρίως λόγω, μειωμένης αποδοτικότητας (Σιφνιώτης, 1997).

Το συνολικό κόστος της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελείται από το συνολικό μεταφορικό κόστος και το κόστος διαχείρισης αποθεμάτων. Στο διάγραμμα παρακάτω, φαίνεται η σχέση που υπάρχει μεταξύ του κόστους αποθήκευσης, διατήρησης αποθέματος και μεταφοράς σε σχέση με τον αριθμό των αποθηκών της αλυσίδας.

Διάγραμμα 1: Συνολικό κόστος εφοδιαστικής αλυσίδας



Πηγή: Lambert, Douglas M., Fundamentals of logistics management (1998)

Η βελτιστοποίηση της ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών περιλαμβάνει ποιοτικά στοιχεία, τα κυριότερα από τα οποία είναι τα εξής:

- **Διαθεσιμότητα** (availability), η οποία περιλαμβάνει τη διάθεση των απαραίτητων αποθεμάτων από την επιχείρηση, έτσι ώστε να μπορεί να καλύπτει ανά πάσα στιγμή τις ανάγκες της παραγωγής ή των πελατών.
- **Δυναμικότητα** (capacity), η οποία αναφέρεται στην ταχύτητα εκτέλεσης της παραγγελίας και την επίτευξη αυτής της ταχύτητας καθημερινά.
- **Συνέπεια** (consistency), η οποία αναφέρεται στη συνεχή παράδοση των προϊόντων τα οποία ζητούν οι πελάτες, σε καλή κατάσταση και ποιότητα, χωρίς λάθη και σωστά επισημασμένα, ώστε ο πελάτης να είναι σίγουρος πως έχει στα χέρια του το προϊόν το οποίο παρήγγειλε.

Οι δύο παραπάνω παράμετροι, η ελαχιστοποίηση κόστους και η προσφορά της μέγιστης δυνατής ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών, συμβάλλουν στην επίτευξη του καλύτερου δυνατού επιπέδου εξυπηρέτησης των πελατών. Τα λεγόμενα 7Σ, συμβάλλουν σε όλους τους τομείς που μια επιχείρηση πρέπει να καλύπτει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να προσφέρει την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση (Κυριαζόπουλος, 1996):

- Σωστό προϊόν
- Σωστός τόπος αποστολής
- Σωστός τόπος προορισμού
- Σωστό χρονοδιάγραμμα
- Σωστή ποσότητα
- Σωστή ποιότητα
- Σωστή τιμή

Με προσανατολισμό τη σωστή και επιτυχημένη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι απαραίτητο να ληφθεί ένα σύνολο αποφάσεων συνδεδεμένο με την ροή πληροφοριών, των προϊόντων και των κεφαλαίων, που θα οδηγήσει στον κατάλληλο σχεδιασμό και προγραμματισμό του δικτύου της αλυσίδας και συνεπώς στην ομαλή λειτουργία της, έχοντας επίδραση στην κερδοφορία και στην επιτυχία ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας (Waters, 1992). Απώτερος σκοπός είναι η μεγιστοποίηση των ωφελειών που μπορεί να προκύψουν από

την ικανοποίηση των καταναλωτών αλλά και την ελαχιστοποίηση του κόστους κατά μήκος ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας (Christopher, 1992).

1.3 Τι είναι κανάλι διανομής

Το Κανάλι Διανομής μπορεί να οριστεί, σαν το σύνολο των επιχειρησιακών μονάδων, είτε εντός είτε εκτός του βιομηχανικού οργανισμού, το οποίο ελέγχει τις λειτουργίες που έχουν σχέση με το marketing του προϊόντος. Οι λειτουργίες του marketing είναι ευρύτατες: περιλαμβάνουν την αγορά, την πώληση, μεταφορά, την αποθήκευση, την κοστολόγηση, τον επιχειρηματικό κίνδυνο και την παροχή πληροφοριών marketing. Οποιαδήποτε επιχειρηματική μονάδα, η οποία εκτελεί μια ή παραπάνω από τις λειτουργίες του marketing είναι μέρος ενός καναλιού διανομής.

Η δομή ενός καναλιού διανομής καθορίζεται με βάση ποια από τις λειτουργίες του marketing θα εκτελέσει από καθένα από τους οργανισμούς. Κάποια μέλη των καναλιών διανομής εκτελούν μια και μόνο λειτουργία marketing – οι μεταφορείς μετακινούν τα προϊόντα και οι αποθηκάριοι τα αποθηκεύουν. Άλλοι όπως οι χονδρέμποροι ασχολούνται με πολύ περισσότερες λειτουργίες.

Η δομή του καναλιού επηρεάζει:

1. την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών ή τον έλεγχό τους
2. την ταχύτητα της παράδοσης και της επικοινωνίας
3. το κόστος της λειτουργίας

Ενώ το άμεσο κανάλι από τον κατασκευαστή στο χρήστη συνήθως δίνει στη διοίκηση μεγαλύτερη δυνατότητα ελέγχου της αποτελεσματικότητας των λειτουργιών του marketing, το κόστος διαχείρισης φυσιολογικά είναι υψηλότερο, κάνοντας απαραίτητα για την επιχείρηση να έχει σημαντικά μεγαλύτερο όγκο πωλήσεων.

Στα έμμεσα κανάλια, τα εξωτερικά ιδρύματα ή τα πρακτορεία, (αποθηκάριοι, χονδρέμποροι, λιανέμποροι) αναλαμβάνουν ένα μεγάλο μέρος από το κόστος και τον κίνδυνο, αλλά ο κατασκευαστής παίρνει λιγότερα έσοδα ανά μονάδα. Τα περισσότερα κανάλια διανομής είναι χαλαρά δομημένα δίκτυα αποτελούμενα από κάθετα ευθυγραμμισμένες επιχειρήσεις.

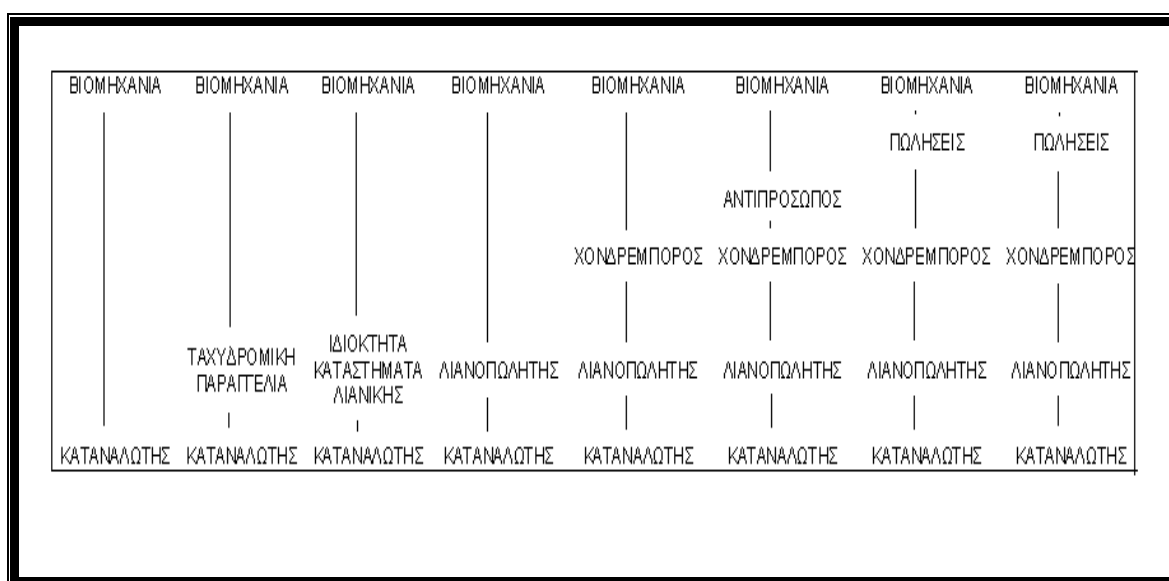
Η συγκεκριμένη δομή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη φύση του προϊόντος και την αγορά στόχο της επιχείρησης. Το “Σχήμα 1” παρουσιάζει έναν αριθμό πιθανών καναλιών διανομής για καταναλωτικά προϊόντα. Το “Σχήμα 2” παρουσιάζει εναλλακτικές δομές καναλιών για βιομηχανικά προϊόντα. Παρ’ όλα αυτά, τα σχήματα δεν μπορούν να παρουσιάσουν πολλές από τις υπάρχουσες μορφές ενδιάμεσων. Επίσης δεν περιλαμβάνουν τους ενδιάμεσους που ασχολούνται με τη μεταφορά και την αποθήκευση παρ’ ότι κι αυτοί είναι πολύ βασικοί και αναγκαίοι για τις λειτουργίες του marketing.

Δεν υπάρχει η ‘άριστη’ δομή καναλιού για όλες τις επιχειρήσεις που παράγουν παρόμοια προϊόντα. Η διοίκηση πρέπει να επιλέξει τη δομή καναλιού μέσα στα πλαίσια λειτουργίας της εταιρείας, και τους σκοπούς του marketing, τη φιλοσοφία λειτουργίας της, τις δυνατότητες και τις αδυναμίες της και τις προδιαγραφές της κατασκευαστικής της δυναμικότητας και αποθήκευσης.

Εάν η εταιρεία στοχεύει σε πολλά διαφορετικά Τμήματα αγοράς, η διακίνηση θα πρέπει να αναπτύξει ανάλογα κανάλια για να μπορέσει να εξυπηρετήσει αυτά τα τμήματα αγοράς αποτελεσματικά (Κυριαζόπουλος, 1996).

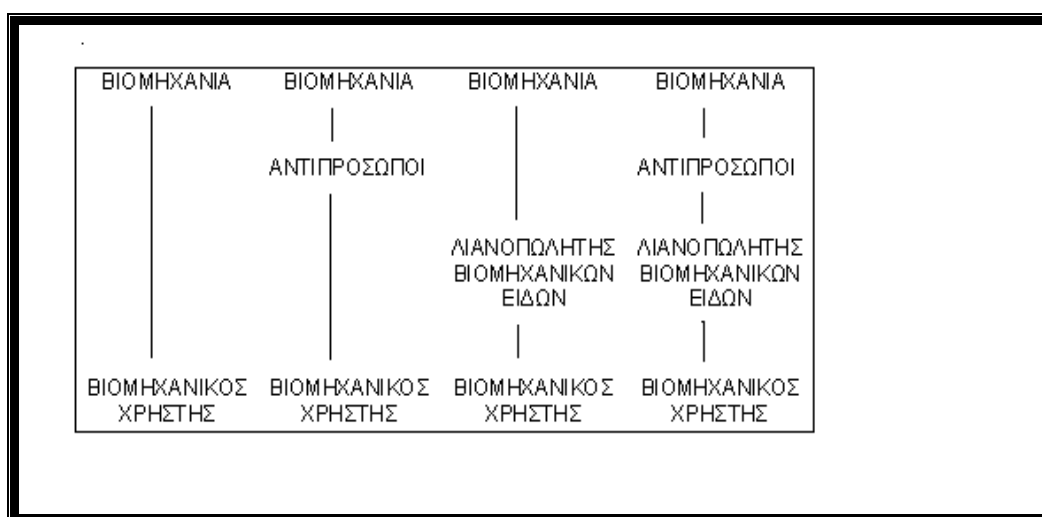
Λόγω του έντονα ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που οδηγεί σε συνεχείς και απρόβλεπτες αλλαγές, καθίστανται αναγκαίο η εφοδιαστική αλυσίδα να παρουσιάζει ευελιξία και να έχει την δυνατότητα να ανταποκρίνεται άμεσα και έγκαιρα στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Για να καταστεί αυτό εφικτό θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα μοντέλο σχεδιασμού που θα συνδυάζει με τον πιο κατάλληλο τρόπο τα στοιχεία του δικτύου ώστε να μπορούν να επιτευχθούν οι τιθέμενοι στόχοι (Stock and Lambert, 2001).

Σχήμα 1: Εναλλακτικά κανάλια διανομής καταναλωτικών αγαθών



Πηγή: Κυριαζόπουλος (1996)

Σχήμα 2: Εναλλακτικά κανάλια διανομής για βιομηχανικά προϊόντα



Πηγή: Κυριαζόπουλος (1996)

1.4 Μεταφορές και logistics

Ο όρος «μεταφορά» αναφέρεται στη μετακίνηση ατόμων, εμπορευμάτων, πληροφοριών και χρήματος, από το σημείο προέλευσής τους σε ένα ή περισσότερα σημεία προορισμού.

Ο τομέας των μεταφορών σημειώνει αυξημένη ζήτηση από τη δεκαετία του 1970 μέχρι και σήμερα. Η αυξημένη αυτή ζήτηση συμβαδίζει με τη μεγάλη σπουδαιότητα των μεταφορών στη σημερινή βιομηχανοποιημένη κοινωνία, στην οποιαδήποτε οργανωμένη ανθρώπινη δραστηριότητα είναι αδύνατο να ολοκληρωθεί χωρίς τη συμβολή των μεταφορών. Ως, οικονομική δραστηριότητα, το σημαντικό ρόλο των μεταφορών, μαρτυρά το γεγονός ότι κατά μέσο όρο, το ένα τρίτο του εθνικού εισοδήματος προορίζεται για τις μεταφορές. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της οποίας τα κονδύλια για τις χώρες συνοχής (Ελλάδα, Ισπανία, Νότια Ιταλία, Πορτογαλία, Ιρλανδία) αφορούσαν κατά κύριο λόγο έργα υποδομής (90% του συνόλου, όπου στην περίπτωση της Ελλάδας και της Πορτογαλίας έφτανε το 100%), με πρωταρχική σημασία τα δίκτυα μεταφορών (δρόμους, σιδηρόδρομους, λιμένες κλπ) (Σκορδίλη και Μελισσουργός, 2004).

Οι βασικές έννοιες που χαρακτηρίζουν τις μεταφορές είναι ο χώρος και ο χρόνος. Όσον αφορά το χώρο, η μεταφορά γεφυρώνει το σημείο παραγωγής με το σημείο κατανάλωσης των προϊόντων. Όσον αφορά το χρόνο, η μεταφορά προσδιορίζει την ταχύτητα και τη σταθερότητα που μετακινούνται τα προϊόντα από το ένα σημείο στο άλλο. Σημαντικό στοιχείο των διαστάσεων του χώρου και του χρόνου είναι πως συνδέονται άμεσα με τις επιθυμίες των πελατών. Τα προϊόντα έχουν μικρή αξία για τους πελάτες, εκτός και αν μεταφερθούν στο σημείο κατανάλωσής τους. Εκτός αυτού, η μη διαθεσιμότητα ενός προϊόντος στον ακριβή χρόνο αλλά και την ποιότητα που έχει ζητηθεί, οδηγεί στην απογοήτευση του πελάτη και σε μια πιθανή μείωση της ζήτησης (Παπαδημητρίου, 1971). Η αποτελεσματική μεταφορά, λοιπόν, όσον αφορά το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των πελατών, πρέπει να αυξάνει όσο γίνεται περισσότερο τη χρησιμότητα του χώρου και του χρόνου για τα διακινούμενα προϊόντα.

Οι μεταφορές αποτελούν ένα από τα κυριότερα στοιχεία ενός συστήματος logistics. Η αποτελεσματική διοίκηση των μεταφορών οδηγεί στο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των πελατών και σε καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για μια επιχείρηση. Στο παρακάτω σχήμα προσδιορίζονται τα διάφορα τμήματα της στρατηγικής μεταφοράς και απεικονίζεται η σχέση της μεταφοράς με τα υπόλοιπα στοιχεία των logistics (Κυριαζόπουλος, 1996).

Οι μεταφορές δεν αποτελούν μια απλή διακίνηση υλικών και προσώπων. Αντιθέτως, κάθε μεταφορά είναι απαραίτητο να οργανώνεται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, να είναι φιλική προς το περιβάλλον και να είναι όσο το δυνατόν αποδοτικότερη σε σχέση με την ταχύτητα και την ποιότητα για να επιτύχει το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών.

Το θεσμικό πλαίσιο περιλαμβάνει τον ορισμό των σχέσεων μεταξύ των προσώπων που συμμετέχουν στη μεταφορική διαδικασία, των ορίων και των δυνατοτήτων τους, καθώς το μεταφορικό έργο, λόγω της τεράστιας εμβέλειάς του, δεν ολοκληρώνεται χωρίς να προκύπτουν κάποια προβλήματα. Για το λόγο αυτό, έχουν θεσπιστεί οι INCOTERMS (International Commercial Terms), οι οποίοι είναι διεθνείς κανόνες που αφορούν το διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές (Μαλινδρέτος, 2004).

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί μια απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίηση μιας μεταφοράς. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, έχει θέσει ως μελλοντικό στόχο την εφαρμογή μέτρων για τη μείωση των ρύπων και του φαινομένου του θερμοκηπίου. Πρωταρχικός στόχος αποτελεί η μείωση των ρύπων των οδικών μεταφορών που συνεισφέρουν στο 85% στους ρύπους του διοξειδίου.

Τέλος, ως βασικό συστατικό στοιχείο των logistics, οι μεταφορές περιλαμβάνουν χαρακτηριστικά που επηρεάζονται άμεσα με την εξυπηρέτηση πελατών, τα οποία είναι η κάλυψη της αγοράς, η ακρίβεια στον χρόνο παράδοσης, η ευελιξία όσον αφορά την ποικιλία των προϊόντων, το ποσοστό καταστροφών και απωλειών των διακινούμενων προϊόντων και η δυνατότητα του μεταφορέα να παρέχει περισσότερες από τις βασικές μεταφορικές υπηρεσίες.

Η τεχνολογία αποτελεί ένα ακόμα προσδιοριστικό παράγοντα των μεταφορών, και μάλιστα η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα αυτό συντελείται με πού γρήγορους ρυθμούς. Η τεχνολογία στον κλάδο των μεταφορών περιλαμβάνει την τεχνική ανάπτυξης νέων μεταφορικών δικτύων, την εισαγωγή νέων αποδοτικότερων μηχανών και καυσίμων αλλά και τη χρήση συστημάτων ελέγχου, όπως είναι κάποιες βάσεις δεδομένων που περιέχουν στοιχεία για το κόστος, τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τη συντήρηση των οχημάτων, τον έλεγχο της τιμολόγησης της μεταφοράς.

Οι μεταφορές συνδέονται άμεσα με τα τμήματα που βρίσκονται εντός και εκτός του τομέα των logistics. Τέτοια τμήματα είναι το λογιστήριο (τιμολόγια μεταφορών), το marketing, οι πωλήσεις, η αποθήκευση. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει την ανάγκη των μεταφορέων να αποκτήσουν γνώσεις σε τομείς όπως το marketing, την κατανόηση των αναγκών των πελατών, την τιμολόγηση, τις εργασιακές σχέσεις. Από την πλευρά τους, οι υπεύθυνοι για τις μεταφορές σε ένα τμήμα logistics έχουν ποικίλα καθήκοντα, όπως είναι: την επιλογή του καλύτερου μέσου μεταφοράς ανάλογα με τα διακινούμενα υλικά, προϊόντα και ανθρώπους, την επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα ή συνδυασμού μεταφορέων, τις διαπραγματεύσεις με τους μεταφορείς, τη φροντίδα για την ασφαλή μετακίνηση των προϊόντων, το σχεδιασμό του συστήματος μετάδοσης πληροφοριών, σχετικά με τις μεταφορές.

Σημαντική είναι η αναφορά στο κόστος των μεταφορών. Οι δαπάνες των μεταφορών συμπεριλαμβάνονται στις βασικότερες κατηγορίες κόστους των δραστηριοτήτων των logistics, μαζί με τις δαπάνες αποθήκευσης και συσκευασίας, το κόστος διατήρησης αποθέματος και το κόστος φυσικής διακίνησης υλικών και πληροφοριών. Το γεγονός ότι τι μεταφορικό κόστος αποτελεί στοιχείο του συνολικού κόστους και επηρεάζει την τελική τιμή των προϊόντων, οδηγεί στην ανάγκη διαμόρφωσης κατάλληλης επιχειρηματικής στρατηγικής ώστε να επιτευχθούν τα αποδοτικότερα επίπεδα κόστους για την επιχείρηση, όσον αφορά την απόκτηση των πρώτων υλών, των εξαρτημάτων και των εφοδίων αλλά και το κόστος αποστολής των τελικών προϊόντων στους πελάτες.

Το κόστος μεταφοράς ποικίλλει ανάλογα με το προϊόν που διακινείται. Στην περίπτωση των βασικών πρώτων υλών, όπως για παράδειγμα ο άνθρακας, η μεταφορά υπολογίζεται ως το 50% του κόστους του. Αντιθέτως, το κόστος μεταφοράς για αντικείμενα όπως είναι οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές, τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα και οι μηχανές εργοστασίων δεν υπολογίζεται περισσότερο από το 1%.

Το κόστος μεταφοράς επηρεάζεται από παράγοντες που σχετίζονται με το προϊόν και παράγοντες που σχετίζονται με την αγορά.

Οι παράγοντες που σχετίζονται με το προϊόν είναι οι εξής (Παπαδημητρίου, 1971):

- **Η πυκνότητα**, που εκφράζει το δείκτη βάρους προς τον όγκο για ένα προϊόν. Γενικότερα, τα προϊόντα μικρής πυκνότητας κοστίζουν περισσότερο όταν μεταφέρονται με βάση το βάρος τους, σε σχέση με τα προϊόντα μεγάλης πυκνότητας.
- **Τα συσσωρευμένα στοιχεία**, που εκφράζει το κατά πόσο ένα προϊόν μπορεί να συμπληρώσει το διαθέσιμο χώρο του μέσου μεταφοράς τους. Ο παράγοντας αυτός εξαρτάται από το μέγεθος, το σχήμα, το πόσο εύθραυστο είναι το προϊόν και γενικότερα από τα φυσικά χαρακτηριστικά του διακινούμενου προϊόντος.
- **Ευκολία ή δυσκολία στη διαχείριση**. Ο παράγοντας αυτός σχετίζεται με το γεγονός ότι η μεταφορά των αντικειμένων που δεν είναι εύκολα στο χειρισμό είναι περισσότερο δαπανηρή από τη μεταφορά προϊόντων που τα φυσικά χαρακτηριστικά τους είναι ομοιόμορφα, που δεν μπορούν να αλλοιωθούν από τον εξοπλισμό διαχείρισης τους ή των προϊόντων που απαιτούν μικρότερο κόστος διαχείρισης.
- **Η αξιοπιστία**, η οποία απαιτείται από το μεταφορέα ειδικά σε περιπτώσεις που τα διακινούμενα προϊόντα είναι εύκολο να καταστραφούν ή υπάρχει κίνδυνος κλοπής, αυξάνει το κόστος της μεταφοράς.

Οι παράγοντες που σχετίζονται με την αγορά, είναι οι εξής (Μαλινδρέτος, 2004):

- Ο βαθμός ανταγωνισμού εντός του κάθε μέσου μεταφοράς και μεταξύ των μέσων
- Η γεωγραφική θέση των αγορών
- Το θεσμικό πλαίσιο που αφορά θέματα μεταφοράς
- Η συχνότητα των μεταφορών μιας περιοχής και αν αυτή μπορεί να καλύψει τις υπάρχουσες ανάγκες
- Η εποχικότητα των μετακινήσεων των διαφόρων προϊόντων
- Η χωρική εμβέλεια της μεταφοράς

Τέλος, σημαντικό είναι να αναφέρουμε πως η χρήση της πληροφοριακής τεχνολογίας, της οποίας, όπως προαναφέρθηκε. Ο ρυθμός ενσωμάτωσης στις μεταφορές έχει ενταθεί τα τελευταία χρόνια. Μειώνει το μεταφορικό κόστος. Η μείωση του κόστους επιτυγχάνεται, αφού η χρήση της τεχνολογίας συντελεί στη αποτελεσματικότερη διαχείριση του μεταφορικού στόλου, στη σωστή κατανομή των παραγγελιών ανά περιοχή και την αποφυγή λαθών, στη μείωση του διαχειριστικού κόστους και στη βελτιστοποίηση των δρομολογίων με τη χρήση ψηφιακών χαρτών.

1.5 Είδη μεταφορικών μέσων

Στη σημερινή εποχή υπάρχουν πολλές επιλογές όσον αφορά τη μεταφορά των προϊόντων για λογαριασμό ατόμων, επιχειρήσεων και κρατών. Οι μορφές των μεταφορών, ανάλογα με το χώρο στον οποίο δραστηριοποιούνται, διακρίνονται σε χερσαίες, πλωτές, με αγωγούς, εναέριας, διαστημικές και συνδυασμένες. Σε κάποιες από αυτές τις υπηρεσίες μπορούν να προκύψουν και συνδυασμοί, όπως οδικές – σιδηροδρομικές, οδικές – θαλάσσιες, που μπορούν να προσφέρουν εξειδικευμένες υπηρεσίες ή υπηρεσίες μικρότερου κόστους που πολλές φορές δεν μπορούν να προσφερθούν από ένα μόνο τύπο μεταφοράς.

Η επιλογή του μέσου μεταφοράς γίνεται σύμφωνα με κάποια κριτήρια, όπως είναι η ταχύτητα, το κόστος, η ποιότητα, η ασφάλεια και η νομική ροή των προϊόντων. Η επιλογή ανάμεσα στα διάφορα μέσα μεταφοράς έχει να κάνει με διάφορους παράγοντες που έχουν να κάνουν με τις απαιτήσεις των πελατών, με τα χαρακτηριστικά του κάθε μεταφορικού μέσου αλλά και με το είδος του μεταφορικού έργου (εμπορευματικό ή επιβατικό). Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν το σκοπό της μεταφοράς, το μήκος και τη διάρκεια της διαδρομής, χρονικά στοιχεία της διαδρομής (ώρα, ημέρα, μήνα πραγματοποίησης της), η κατάσταση της υποδομής του δικτύου μεταφοράς, το κόστος της μεταφοράς, η χωρητικότητα, η αξιοπιστία του μέσου μεταφοράς, οι συνθήκες μεταφοράς, η παροχή ειδικών και ολοκληρωμένων υπηρεσιών, το κλίμα και ο καιρός.

Παρακάτω αναλύονται τα πέντε βασικά είδη των μεταφορών: οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες αποτελούν τις χερσαίες μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι αεροπορικές μεταφορές και οι μεταφορές μέσω αγωγών.

1.5.1 Χερσαίες μεταφορές

- **Οδικές μεταφορές**



Οι οδικές μεταφορές αποτελούν ένα από τους πιο πολυδιαδεδομένους και ευέλικτους τρόπους μεταφοράς. Ανταγωνίζονται με τις εναέριας μεταφορές για τις μικρές αποστολές και με τις σιδηροδρομικές μεταφορές για τις μεγάλες αποστολές. Οι οδικές μεταφορές

πραγματοποιούνται από οχήματα, που είναι κυρίως φορτηγά, πολλών τύπων και μεγεθών.

Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό των οδικών μεταφορών είναι ότι διαθέτουν μεγάλη ευελιξία, την οποία οφείλουν στα οδικά δίκτυα χιλιάδων χιλιομέτρων που υπάρχουν σε όλες τις χώρες, τα οποία επιτρέπουν την εξυπηρέτηση ενός τεράστιου αριθμού περιοχών. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν μεταφορές προϊόντων διαφορετικών μεγεθών και βαρών σε κάθε απόσταση. Σε γενικές γραμμές, οι οδικές μεταφορές προσφέρουν τη μεγαλύτερη κάλυψη αγοράς σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους μεταφορών. Το γεγονός αυτό, τις καθιστά πολύ σημαντικό κομμάτι ενός συστήματος logistics, που επιθυμούν να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους σε λίγο χρόνο αλλά με ποιότητα.

Όλες οι οικονομικά ανεπτυγμένες χώρες διαθέτουν οδικά δίκτυα μεγάλης πυκνότητας και υψηλής ποιότητας. Στην Ευρώπη, η Γερμανία, η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία και η Ιταλία διαθέτουν τα πιο προηγμένα οδικά δίκτυα. Το μεγαλύτερο οδικό δίκτυο στον κόσμο βρίσκεται στην Αμερική και ονομάζεται Panamerican Highway, με μήκος 30000km. Στην Αφρική, το οδικό δίκτυο αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα αφού, το μεγαλύτερο τμήμα του είναι χωματόδρομοι, που είναι αδιάβατοι σε περιόδους βροχών. Τέλος, η Αυστραλία διαθέτει ένα από τα πυκνότερα οδικά δίκτυα στον κόσμο, το οποίο εξυπηρετεί με αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορευματικές αλλά και τις επιβατικές μεταφορές.

Στην Ελλάδα, το οδικό δίκτυο έχει συνολικό μήκος 38.265km. Τα τελευταία χρόνια γίνονται σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση του δικτύου με τη δημιουργία έργων υψηλής σημασίας όπως είναι η Αττική οδός, η Εγνατία οδός, ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ κ.α.

- **Σιδηροδρομικές μεταφορές**



Η γενικότερη τάση που επικρατεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, είναι το γεγονός ότι χάνει έδαφος προς όφελος των οδικών μεταφορών. Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές μεταφορές κάποιων φορτίων πραγματοποιούνται πλέον από τις θαλάσσιες μεταφορές και τις μεταφορές με αγωγούς. Τέτοια φορτία είναι συνήθως προϊόντα σε υγρή ή αέρια μορφή.

Όσον αφορά το δίκτυο κάλυψης των σιδηροδρομικών μεταφορών, αυτό έχει πολύ μεγάλη έκταση και συνδέει μητροπολιτικά κέντρα με επαρχιακές πόλεις. Παρόλα αυτά, η σιδηροδρομική κάλυψη είναι μικρότερη από την οδική. Τα πυκνότερα σιδηροδρομικά δίκτυα λειτουργούν στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη. Τα τέσσερα μεγαλύτερα συνδυαζόμενα σιδηροδρομικά δίκτυα είναι το ευρωασιατικό, το βορειοαμερικανικό, το νοτιοαμερικανικό και το νοτιοαφρικανικό. Στην Ευρώπη υπάρχουν πολλά σύγχρονα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα πιο σημαντικά από τα οποία είναι το TEEM, που εξυπηρετεί ειδικά τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων και των προϊόντων που απαιτούν ταχεία μεταφορά σε πάνω από 20 ευρωπαϊκές χώρες, και το TRES, που φτάνει στους τόπους προορισμού σε 72 ώρες και συνδέει τη Βόρεια Ιταλία με τη Γερμανία και τη Γαλλία.

Στην Ελλάδα, το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει μήκος 2503 km και πυκνότητα μόλις 1,90 km σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100 km². Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα, όπως είναι η χαμηλή ταχύτητα, οι μεγάλες κλίσεις, η έλλειψη ηλεκτροκίνησης, τα οποία είναι απαραίτητα να αντιμετωπιστούν για να αναβαθμιστεί ο ρόλος του σιδηροδρόμου όσον αφορά στις κρατικές μεταφορές.

Η σημερινή τάση των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι οι συνεχείς βελτιώσεις που αφορούν τον προγραμματισμό των δρομολογίων με τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών, τον

εξοπλισμό, τους σταθμούς αλλά και την ύπαρξη ειδικών υπηρεσιών, όπως οι διαδρομές που συνδέουν δυο μεγάλες πόλεις χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Τέλος, σημαντική εξέλιξη αποτελεί η απόκτηση ιδιόκτητου στόλου αυτοκινήτων, που οι σιδηρόδρομοι χρησιμοποιούν για τη μεταφορά πελατών αλλά και εμπορευμάτων. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν ως σκοπό τη μελλοντική αύξηση της ανταγωνιστικότητας έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων.

Εκτός από το παραδοσιακό σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι σημαντική η αναφορά και στα υπόλοιπα δίκτυα μέσων σταθερής τροχιάς, που είναι τα δίκτυα μητροπολιτικών σιδηροδρόμων (Μετρό), τα δίκτυα προαστιακών σιδηροδρόμων και τα δίκτυα τροχιοδρόμων (τραμ).

1.5.2 Εναέριες μεταφορές



Οι εναέριες μεταφορές άρχισαν το 18ο αιώνα με την ανακάλυψη του αερόστατου και τη χρησιμοποίηση των πηδαλιουχούμενων κατά το 19ο αιώνα. Οι εναέριες μεταφορές όμως άρχισαν κυρίως τον 20ο αιώνα, με την εφεύρεση του αεροπλάνου. Πάντως το αεροπλάνο σήμερα χρησιμοποιείται για τη μεταφορά κυρίως επιβατών κι αποσκευών και λιγότερο εμπορευμάτων, γιατί η κίνησή του στοιχίζει αρκετά.

(<http://www.livopedia.gr>). Οι εναέριες μεταφορές αποτελούν το νεότερο μέσο μεταφοράς και παράλληλα τον πιο ταχέως αναπτυσσόμενο μεταφορικό κλάδο, ο οποίος επιδρά σημαντικά στο διεθνές εμπόριο. Το ποσοστό των μεταφορών μιας χώρας που πραγματοποιείται από τις εναέριες μεταφορές δεν ξεπερνά το 1%.

Το διεθνές αεροπορικό δίκτυο σχηματίζεται ανάλογα με το θαλάσσιο δίκτυο, μέσω ενός μεγάλου αριθμού αξόνων σύνδεσης μεταξύ των αεροδρομίων. Το αεροπορικό δίκτυο είναι ιδιαίτερα πυκνό στο Βόρειο ημισφαίριο. Οι περιοχές που παρουσιάζουν σημαντική αεροπορική ανάπτυξη είναι η Βόρειος Αμερική, η Δυτική Ευρώπη και η Ανατολική και Νότια Ασία.

Στην Ελλάδα, το αεροπορικό δίκτυο αποτελείται από 40 αεροδρόμια, εκ των οποίων τα 5 μεγαλύτερα είναι των Αθηνών, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Κέρκυρας, εξυπηρετούν το 85% της αεροπορικής κίνησης. Είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένο, γεγονός που οφείλεται στη φυσιογραφία της (μεγάλος αριθμός νησιών και ορεινοί όγκοι), που απαιτεί την ύπαρξη αεροδρομίων για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα.

Ο βασικότερος ανταγωνιστής των εναέριων μεταφορών είναι οι οδικές μεταφορές και πολύ λιγότερο οι σιδηροδρομικές. Στην περίπτωση που οι μεταφορές απαιτούν την κάλυψη μεγάλων θαλάσσιων εκτάσεων, ο κύριος ανταγωνιστής είναι οι θαλάσσιες μεταφορές.

Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά των εναέριων μεταφορών είναι πως διακινούν προϊόντα υψηλής αξίας, καθώς και τα υψηλά έξοδα μιας αεροπορικής μεταφοράς θα αποτελούσαν ένα πολύ μεγάλο μέρος του κόστους ενός προϊόντος χαμηλής αξίας. Λόγω αυτού του χαρακτηριστικού, το φορτίο που μεταφέρεται μέσω των αερομεταφορών αντιστοιχεί στο 20% - 30% της συνολικής μεταφερόμενης αξίας παγκοσμίως.

Οι εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα των μεταφορών είναι συνεχείς και το πιθανότερο είναι πως η τάση αυτή θα συνεχιστεί και στο μέλλον. Κύριο ρόλο παίζει η τεχνολογία, η οποία έχει συντελέσει στην πραγματοποίηση μεγάλων, σε διάρκεια, πτήσεων χωρίς την ανάγκη για εφοδιασμό και ενδιάμεσες στάσεις. Τέλος, θα λέγαμε ότι υπάρχει η δυνατότητα για μεταφορές

μεγαλύτερου όγκου φορτίων, ώστε να εξυπηρετούνται οι αυξημένες απαιτήσεις των καταναλωτών.

1.5.3 Θαλάσσιες μεταφορές



μεταφορές μέσω αγωγών.

Βασικό στοιχείο των θαλάσσιων μεταφορών είναι οι λιμένες, των οποίων ο αριθμός φτάνει τους 7000 παγκοσμίως από τους οποίους οι 1700 είναι διεθνείς. Εκτός από τους λιμένες, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούνται με 20 θαλάσσιες διώρυγες και 120 πορθμούς.

Στην Ελλάδα, τα στοιχεία του 2003, κατέγραψαν την ύπαρξη στόλου 3142 πλοίων, που καλύπτουν το 16% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικές, αφού αποτελεί μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το 50% του στόλου ανήκει στην Ελλάδα, η οποία βρίσκεται στην πρώτη θέση μεταξύ των μελών της Ε.Ε.



Η μεταφορά δια θαλάσσης, αφορά κυρίως προϊόντα που είναι βαριά, χωρίς συσκευασία, χαμηλής αξίας, που δεν είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε κλοπή ή καταστροφή και η ταχύτητα δεν αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες της μεταφοράς τους. Η φόρτωση και η εκφόρτωση με τη βοήθεια μηχανικών μέσων και η χρήση συμπληρωματικών μέσων στη στεριά είναι σημαντικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών. Κάποια από τα προϊόντα που μεταφέρονται με θαλάσσιες μεταφορές είναι ο άνθρακας, προϊόντα ξύλου, πετρελαιοειδή. Λόγω κάποιων περιορισμών, όπως η μικρή ταχύτητα των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τις χερσαίες και οι εναέριες και ο περιορισμός ως προς το είδος του προϊόντος που μεταφέρεται, περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό η ευελιξία στη θαλάσσια μεταφορά. Παρόλα αυτά οι θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχίσουν και στο μέλλον να παίζουν τον πρωτεύοντα ρόλο στη μεταφορά πετρελαιοειδών από τις χώρες που παράγουν πετρέλαιο σε αυτές που το καταναλώνουν.

1.5.4 Μεταφορές με αγωγούς



Οι αγωγοί χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά περιορισμένου αριθμού προϊόντων, όπως είναι το φυσικό αέριο, το αργό πετρέλαιο, που είναι τα κύρια προϊόντα που μεταφέρονται με αγωγούς, το νερό πετρελαϊκά προϊόντα και χημικά. Εκτός από τη μεταφορά προϊόντων σε υγρή ή αέρια μορφή, γίνονται απόπειρες για μεταφορά συμπαγών προϊόντων, μέσω της μετατροπής τους σε υγρή μορφή. Σημαντικοί αγωγοί πετρελαίου ξεκινούν από τη Μέση Ανατολή, τη Σιβηρία και την Καυκάσια. Αγωγοί φυσικού αερίου ξεκινούν από την Αλγερία και την Καυκάσια προς τη

Μεσόγειο, τη Μαύρη και τη Βόρεια θάλασσα, με σκοπό να τροφοδοτήσουν τις μη εύπορες σε πετρέλαιο χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης.

Στην Ελλάδα, το δίκτυο αγωγών χρησιμοποιείται για τη μεταφορά φυσικού αερίου και φωταερίου. Το φυσικό αέριο, μεταφέρεται από την Αλγερία σε υγροποιημένη μορφή με ειδικά πλοία και από τη Ρωσία μέσω αγωγού μήκους 511 km, ο οποίος συμπληρώνεται από παράπλευρους κλάδους μήκους 400 km.

Οι σημερινές ενδείξεις, διαγράφουν ένα μέλλον γεμάτο εξελίξεις για τις μεταφορές μέσω αγωγών. Ο ρόλος αυτού του είδους μεταφορών θα ενισχυθεί λόγω του ότι αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μέσα μεταφοράς ενεργειακών πόρων και ειδικά του πετρελαίου, από τους οποίους εξαρτάται η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου πληθυσμού. Τέλος, ευνοϊκές εξελίξεις στις μεταφορές στερεών προϊόντων μέσω της μετατροπής τους σε υγρή μορφή.

Πίνακας 1: Σύγκριση των πέντε μέσων μεταφοράς σύμφωνα με οικονομικά χαρακτηριστικά και χαρακτηριστικά υπηρεσιών

ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ					
	Οδική	Σιδηροδρομική	Εναέρια	Θαλάσσια	Αγωγοί
Οικονομικά Χαρακτηριστικά					
Κάλυψη αγοράς	Από σημείο σε σημείο	Από σταθμό σε σταθμό	Από σταθμό σε σταθμό	Από σταθμό σε σταθμό	Από σταθμό σε σταθμό
Κόστος	Μέτριο	Χαμηλό	Υψηλό	Χαμηλό	Χαμηλό
Αριθμός ανταγωνιστών	Μεγάλος	Μέσος	Μέσος	Μικρός	Μικρός
Είδος προϊόντων		Μέσης-χαμηλής αξίας, μέσης - υψηλής πυκνότητας	Υψηλής αξίας, χαμηλής-	Χαμηλής αξίας-υψηλής πυκνότητας	Χαμηλής αξίας-υψηλής πυκνότητας
Δυνατότητα εξοπλισμού(σε τόνους)	10-25	50-12000	5-125	1000-250000	30000-250000
		Χαρακτηριστικά Υπηρεσιών			
Ταχύτητα	Μέτρια	Χαμηλή	Υψηλή	Χαμηλή	Χαμηλή
Διαθεσιμότητα	Υψηλή	Μέτρια	Μέτρια	Χαμηλή	Χαμηλή
Συνέπεια	Υψηλή	Μέτρια	Υψηλή	Χαμηλή	Υψηλή
Καταστροφές και απώλειες	Λίγες	Μέτριες έως πολλές	Λίγες	Λίγες έως μέτριες	Λίγες
Ευελιξία	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή έως μέτρια	Χαμηλή	Χαμηλή

Πηγή:Παπαδημητρίου (1971)

1.6 Γενικές παρατηρήσεις για την έννοια της μεταφοράς

Για να γίνει κατανοητή η έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς πρέπει στο σημείο αυτό να αναλύσουμε ορισμένες θεμελιώδεις αρχές και έννοιες των χερσαίων μεταφορών, που αναφέρονται σε όλα τα μέσα και τους τρόπους μεταφοράς από τεχνικής, τελωνειακής και νομικής απόψεως. Πρέπει εξ' αρχής να γίνει κατανοητό ότι μεταφορά δεν είναι μόνο η μετατόπιση ενός φορτίου από ένα τόπο σε άλλο. Μεταφορά είναι μια πληθώρα τεχνικών εργασιών καθώς και διαδικασιών συντάξεως εγγράφων, που επιτρέπουν επιπλέον της μετακομίσεως του φορτίου την μεταβίβαση της κυριότητας των εμπορευμάτων, την ενδιάμεση διενέργεια κάθε είδους και αιτίας τελωνειακών, φορολογικών, αστυνομικών ή κτηνιατρικών ελέγχων, την κατοχή ή την παράδοση των εμπορευμάτων, την καταβολή των κομίστρων και πολλά άλλα.

Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής ότι ένα εμπόρευμα είναι δυνατόν να πωληθεί όταν βρίσκεται στην διάρκεια της διαδρομής του από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο προορισμού. Είναι επόμενο από αυτόν τον λόγο να χρειαστεί να αλλάξει παραλήπτη, κυριότητα ή τελωνειακό καθεστώς κάτω από το οποίο αρχικά είχε αναχωρήσει και μεταφερόταν. Είναι επίσης ενδεχόμενο το εμπόρευμα να μεταφέρεται στην διαταγή ενός προσώπου – εντολέα – ή με όρους πληρωμής των κομίστρων εντελώς διάφορους από την επιθυμία των πραγματικών κυρίων του εμπορεύματος και των επιταγών της σύμβασης πώλησης σε εκπλήρωση της οποίας διακινείται.

Είναι επίσης δυνατόν ένα εμπόρευμα να «μεταφερθεί» χωρίς να μετατοπισθεί από το σημείο στο οποίο είναι αποθηκευμένο. Αν για παράδειγμα πωληθεί ένα εμπόρευμα στις αποθήκες όπου βρίσκεται, σημαίνει αυτόματα ότι δημιουργείται ένα λογιστικό γεγονός με κυρίαρχο παραστατικό το τιμολόγιο πώλησης. Αυτό έχει σαν συνέπεια να διενεργηθούν ταυτόχρονα δύο λογιστικές εγγραφές. Η μία από τον πωλητή – αποστολέα ότι δεν έχει κυριότητα ή στο ενεργητικό του πλέον το εμπόρευμα και η άλλη από τον παραλήπτη – αγοραστή που έχει τώρα πλέον το εμπόρευμα αυτό σαν στοιχείο του ενεργητικού του, αδιάφορο πού είναι την ίδια εκείνη στιγμή αποθηκευμένο.

Αν αντίστοιχα παραδοθεί από τον κάτοχο του ένα εμπόρευμα για αποστολή στην μεταφορική επιχείρηση, σημαίνει ότι αυτό το φορτίο με βάση την σύμβαση που έχει συναφθεί, έχει ήδη αναχωρήσει από την πλευρά του κατόχου, τώρα πλέον αποκαλούμενο και αποστολέα του εμπορεύματος. Ο αποστολέας ως είθισται αναγγέλλει την αναχώρηση του φορτίου στον παραλήπτη. Από την άλλη πλευρά του μεταφορέα δεν συμβαίνει όμως το ίδιο. Ο μεταφορέας θεωρεί απλά ότι έχει παραλάβει το εμπόρευμα, και αυτό αποδεικνύεται από τα φορτωτικά έγγραφα που παρέδωσε στον αποστολέα. Από την στιγμή εκείνη μέχρι την αναχώρηση του φορτηγού που θα περιέχει την συγκεκριμένη παρτίδα εμπορευμάτων μεσολαβούν ένα πλήθος από βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, επιπλέον της μετακόμισης του φορτίου που θα ακολουθήσει μετά την εκτέλεση τους.

1.6.1 Το σύστημα μεταφοράς

Υπάρχουν διάφορες επιλογές για άτομα, επιχειρήσεις ή κράτη που θέλουν να μετακινήσουν τα προϊόντα τους από ένα σημείο σε ένα άλλο. Μπορεί να επιλεγεί καθένας (ή και περισσότεροι από έναν) από τους πέντε τύπους μεταφοράς: εναέριες, θαλάσσιες, χερσαίες και με αγωγούς. Μπορούν να υπάρξουν σημαντικές διαφοροποιήσεις. Ακόμα, υπάρχουν πολλοί συνδυασμοί διαφόρων τύπων όπως οδικά – σιδηροδρομικά, οδικά – θαλάσσια, οδικά – εναέρια οι δραστηριότητες αυτές ανάγονται στους δια-μεταφορείς. Τέτοιοι συνδυασμοί τύπων προσφέρουν εξειδικευμένες ή μικρότερου κόστους υπηρεσίες που ίσως δεν είναι διαθέσιμες όταν χρησιμοποιείται ένας μονάχα τύπος μεταφοράς. Τέλος, άλλοι μεταφορείς (που μερικές φορές αποκαλούνται έμμεσοι ή ειδικοί μεταφορείς ή μη λειτουργικοί εργολάβοι) παρέχουν διάφορες υπηρεσίες. Αυτοί οι μεταφορείς που περιλαμβάνουν πωλητές εμπορευμάτων (freight forwarders), φορτωτικές εταιρείες (shipper associations), αποστολείς δεμάτων και εταιρείες μεταφορών (όπως η DHL, η ACS). Οι εξειδικευμένοι μεταφορείς συνήθως λειτουργούν σαν ενδιάμεσοι των μεταφορών και χρησιμοποιούν έναν ή περισσότερους από τους βασικούς τρόπους μεταφοράς προϊόντων (Κυριαζόπουλος, 1996).

1.6.2 Συνδυασμός διαφόρων τύπων

Εκτός από τους παραπάνω πέντε βασικούς τύπους μεταφοράς, υπάρχουν πολλοί συνδυασμοί τους. Οι πιο γνωστοί από αυτούς είναι:

1. Το ρυμουλκούμενο φορτίο (TOFC) και το κοντέινερ (COFC) σε φορτηγό που διεθνώς αναφέρονται σαν 'piggyback' και
2. Οι αυτοκινητάμαξες (railoaders) και οι μεταφορικές εταιρείες.

Θεωρητικά, οι συνδυασμένοι τύποι μεταφοράς προσφέρουν τα πλεονεκτήματα κόστους και υπηρεσιών, δύο ή περισσότερων τύπων μεταφοράς σε μια και μόνη μετακίνηση προϊόντων.

Piggyback (TOFC/COFC): αν και υπάρχουν διαφορές, για τα logistics οι μεταφορές με ρυμούλκα (TOFC) και κοντέινερ (COFC) αναφέρονται σαν 'υπηρεσία piggyback'. Σ' αυτό το συνδυασμό ένα τρέιλερ ή ένα κοντέινερ τοποθετείται σε ένα βαγόνι ή ένα φορτηγό και μεταφέρεται από σταθμό σε σταθμό. Συνδυάζεται το χαμηλό κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς και η ευελιξία και η ευκολία της μεταφοράς με φορτηγό αυτοκίνητο.

Αυτοκινητάμαξες (Railoaders): ένας πρωτοποριακός τρόπος μεταφοράς παρουσιάστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '70. Οι αυτοκινητάμαξες συνδυάζουν οδική και σιδηροδρομική μεταφορά με ένα μόνο μεταφορικό μέσο. Στον αυτοκινητόδρομο ταξιδεύει χρησιμοποιώντας τους τροχούς του σαν όλα τα άλλα αυτοκίνητα, όμως αντί να ρυμουλκηθεί από κάποια μηχανή τρένου, αντικαθίστανται οι τροχοί νε άλλους που επιτρέπουν τη μετακίνηση σε σιδηροδρομικές γραμμές. Τα πλεονεκτήματα των συνδυασμένων τύπων μεταφοράς είναι ότι ο χρόνος αλλαγής των τροχών είναι μικρότερος από το χρόνο φόρτωσης / εκφόρτωσης του τρέιλερ στο φορτηγό ή στο βαγόνι. Το βασικό μειονέκτημα των αυτοκινηταμαξών είναι το βάρος των σιδηροδρομικών τροχών που μειώνει το χώρο φόρτωσης και συνεπάγεται αύξηση κόστους μεταφοράς στον αυτοκινητόδρομο.

Μεταφορικές επιχειρήσεις: αυτός ο συνδυασμένος τρόπος μεταφοράς που στο παρελθόν μπορούσε να υπάρχει μόνο θεωρητικά, έχει γίνει πλέον πραγματικότητα. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις που ελέγχουν αρκετούς τύπους μεταφορικών μέσων, παρέχουν πλέον 'πακέτο' μεταφορικών υπηρεσιών. Δηλαδή ο αγοραστής υπηρεσιών μεταφοράς μπορεί να αγοράσει μια τεράστια γκάμα μεταφορικών δυνατοτήτων και υπηρεσιών υποστήριξης και να λαμβάνει ένα τιμολόγιο για όλη την αγορά. Η ιδέα της μεταφορικής ή διαμεταφορικής εταιρείας στηρίζεται στο ολοκληρωμένο σύστημα μεταφοράς που βελτιώνει την αποτελεσματικότητα της μεταφορικής διαδικασίας και επιτρέπει να γίνουν οικονομίες κλίμακος και από τους μεταφορείς και από τους αποστολείς (Κυριαζόπουλος, 1996).

1.6.3 Ο ρόλος των μη λειτουργικών εργολάβων

Εκτός από τους διάφορους τύπους μεταφοράς και τους συνδυασμούς τους υπάρχουν και άλλα σπουδαία στοιχεία του συστήματος μεταφορών. Αφορούν μη λειτουργικούς εργολάβους που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν κάποιες διαδικασίες μεταφοράς. Τέτοιοι είναι:

Προωθητές εμπορευμάτων (Freight Ford warders): είναι μια σπουδαιότερη εναλλακτική λύση μεταφοράς, ίσης σημασίας με τους βασικούς τύπους μεταφοράς. Οι προωθητές εμπορευμάτων λειτουργούν σαν χονδρέμποροι του καναλιού διανομής. Αγοράζουν υπηρεσίες μεταφορών σε κάποιους από τους πέντε βασικούς τύπους μεταφοράς. Προωθούν μικρές αποστολές από πολλούς προμηθευτές δημιουργώντας μια μεγάλη αποστολή με μικρότερο κόστος. Αυτές οι επιχειρήσεις προσφέρουν στους αποστολείς μικρότερο κόστος μεταφοράς από αυτό που θα χρέωναν οι μεταφορείς, επειδή οι μικρές αποστολές κοστίζουν γενικά περισσότερο. Σε αρκετές περιπτώσεις, οι προωθητές εμπορευμάτων μπορούν να παρέχουν γρήγορες και πληρέστερες υπηρεσίες από έναν μεταφορέα, ειδικά, όταν εμπλέκονται με το διεθνές εμπόριο παρέχουν υπηρεσίες μεταβίβασης εγγράφων που είναι σπουδαίο για τις επιχειρήσεις χωρίς εμπειρίες στο διεθνές marketing.

Ενώσεις Μεταφορέων (Shipper's Association): στις λειτουργίες τους μοιάζουν με τους προωθητές εμπορευμάτων και ορίζονται σαν 'μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που προωθούν τις μικρές αποστολές με φορτηγά για τα μέλη τους'. Οι αποστολές χρεώνονται μικρότερα ναύλα από ότι θα κόστιζε αν ολοκλήρωναν μόνοι τους τις αποστολές.

Μεσίτης (Broker): ο μεσίτης είναι αυτός που κανονίζει τη μεταφορά των προϊόντων και πληρώνεται με αμοιβή για αυτό.

Οι επιχειρήσεις επιλέγουν τη χρησιμότητα μεσιτών για πολλούς λόγους. Ο κυριότερος αφορά τις περιπτώσεις εκείνες που οι αποστολές δεν διαθέτουν την αναγκαία εμπειρία, χρόνο και προσωπικό για να ολοκληρώσουν μόνοι τους τη μεταφορά. Οι αποστολές με ελάχιστη υποστήριξη μεταφορών, μπορούν να χρησιμοποιούν τους μεσίτες για να διαπραγματεύονται ναύλα, υπερπόντιες μεταφορές και άλλες διαδικασίες που δεν μπορεί να ολοκληρώσει ο αποστολέας, μόνο με δικές του δυνάμεις. Σ' αυτές τις περιπτώσεις ο μεσίτης αντικαθιστά το τμήμα μεταφορών του μεταφορέα.

Άλλες Μορφές Μεταφοράς: για πολλούς αποστολές, όπως επιχειρήσεις ηλεκτρονικών, εμπόρους που πωλούν μέσω ταχυδρομικών καταλόγων, διανομείς βιβλίων ή καλλυντικών υπάρχουν και κάποιοι άλλοι τρόποι μεταφοράς:

Το ταχυδρομείο παρέχει επίγειες και εναέριες ταχυδρομικές υπηρεσίες (π.χ. ΕΛΤΑ) σε αποστολές μικρών δεμάτων. Τα πλεονεκτήματα της ταχυδρόμησης είναι το χαμηλό κόστος και ευρύτατη γεωγραφική κάλυψη, τόσο στο εσωτερικό μιας χώρας, όσο και σε άλλες χώρες. Τα μειονεκτήματα αφορούν τους περιορισμούς βάρους και μεγέθους, το χρόνο που διαρκεί η μεταφορά και τους υψηλότερους δείκτες καταστροφών και απωλειών από τους άλλους τρόπους μεταφοράς και τέλος την έλλειψη ευελιξίας στη συσκευασία η οποία πρέπει να ακολουθεί τους περιορισμούς της ταχυδρομικής αποστολής.

Μεταφορικές επιχειρήσεις (courier): είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις, που όπως το ταχυδρομείο, αποστέλλουν μικρά δέματα. Τα πλεονεκτήματά τους είναι το χαμηλό κόστος, τη μεγάλη γεωγραφική κάλυψη και το μικρό χρόνο μεταφοράς. Σαν μειονέκτημα μπορεί να αναφερθεί ο περιορισμός σε βάρος και μέγεθος (Κυριαζόπουλος, 1996).

1.6.4 Τιμολόγηση της μεταφοράς

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο μορφές τιμολόγησης της μεταφοράς. Η τιμολόγηση 'κόστους-υπηρεσίας' τοποθετεί τη χρέωση της μεταφοράς σε επίπεδα τέτοια, που να καλύπτουν το σταθερό και το μεταβλητό κόστος του μεταφορέα συν κάποιο περιθώριο κέρδους. Φυσικά, αυτή η προσέγγιση είναι ελκυστική, επειδή οδηγεί σε χαμηλότερες χρεώσεις για τη μεταφορά. Έχει όμως και αρκετές δυσκολίες. Πρώτα, πρέπει κάθε μεταφορέας να μπορεί να προσδιορίζει το σταθερό και το μεταβλητό του κόστος. Αυτό συνεπάγεται αναγνώριση των συστατικών του κόστους και τη δυνατότητα ακριβούς μέτρησης αυτού του κόστους. Πολλοί μεταφορείς δεν είναι σε θέση να μετρήσουν αυτό το κόστος σε όρους αιτίας – αποτελέσματος. Δεύτερο, αυτή η προσέγγιση απαιτεί ότι το σταθερό κόστος πρέπει να κατανεμηθεί σε κάθε ναυλωμένη μετακίνηση (αποστολή). Όσο περισσότερες γίνονται οι αποστολές, η κατανομή κόστους διαχέεται σε περισσότερες μετακινήσεις και έτσι το σταθερό κόστος ανά μονάδα γίνεται μικρότερο. Όσο μειώνεται ο αριθμός των αποστολών, αυξάνεται το σταθερό κόστος ανά μονάδα. Έτσι, η διαδικασία κατανομής γίνεται ασαφής, εκτός και αν είναι γνωστός ο ακριβής όγκος αποστολής ή μπορεί εύκολα να προβλεφθεί.

Το κόστος μεταφοράς στην τιμολόγηση κόστους – υπηρεσίας μπορεί να διαφοροποιείται εξαιτίας δύο βασικών παραγόντων: της απόστασης και του όγκου. Όσο αυξάνεται η απόσταση, αυξάνονται οι χρεώσεις, όχι όμως ανάλογα. Στην απλούστατη μορφή τους, οι χρεώσεις αποστάσεων είναι ίδιες για όλα τα ζευγάρια αφετηρίας – προορισμού. Οι χρεώσεις αυξάνονται με την απόσταση, αλλά όχι αναλογικά, μια και το κόστος του σταθμού και τα άλλα σταθερά στοιχεία κόστους παραμένουν τα ίδια, ανεξάρτητα της απόστασης.

Ο δεύτερος παράγοντας που πρέπει να μελετηθεί είναι ο όγκος της αποστολής. Σε αποστολές μεγάλου όγκου παρουσιάζονται οικονομίες κλίμακας. Οι χρεώσεις βασίζονται στην ποσότητα των αποστελλόμενων προϊόντων. Οι αποστολές πάνω από ένα συγκεκριμένο φορτίο φορτηγού ή αυτοκινήτου είναι τα δύο οριακά σημεία και οι ενδιάμεσοι όγκοι θεωρούνται σαν χρεώσεις για φορτίο λιγότερο από ένα γεμάτο φορτηγό.

Μια δεύτερη μέθοδος τιμολόγησης της μεταφοράς είναι η αξία – υπηρεσίας, αυτή η προσέγγιση ουσιαστικά χρεώνει ότι μπορεί να δεκτή η αγορά και βασίζεται στη ζήτηση που υπάρχει για υπηρεσίες μεταφοράς στην αγορά και την κατάσταση του ανταγωνισμού. Σαν αποτέλεσμα, αυτή η προσέγγιση προσδιορίζει το ανώτερο όριο χρέωσης. Οι χρεώσεις είναι έτσι ορισμένες ώστε να μεγιστοποιούν τη διαφορά μεταξύ λαμβανόμενων εσόδων και του μεταβλητού κόστους που εμφανίζεται κατά τη μεταφορά μιας αποστολής. Για παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι δύο βιομηχανίες ανταγωνιστικές βρίσκονται στην ίδια αγορά. Ο Α, εδρεύει στη αγορά, πωλεί το προϊόν του 3€ και κερδίζει 0,50€ ανά τεμάχιο. Αν η Β βιομηχανία έχει ίδια τα υπόλοιπα στοιχεία κόστους, αλλά είναι εγκατεστημένη 200 χιλιόμετρα από την αγορά, τα 0,50€ αντιπροσωπεύουν το μέγιστο ποσό που μπορεί ο Β να αποδεχτεί να πληρώσει για τη μεταφορά σε αυτή την αγορά. Επίσης, αν δύο μορφές μεταφοράς είναι διαθέσιμες στον κατασκευαστή Β και είναι όμοιες μεταξύ τους σε όρους χαρακτηριστικής απόδοσης, η ακριβότερη μορφή θα έπρεπε να προσαρμοστεί για να μπορεί να ανταγωνιστεί τη φθηνότερη μορφή (Κυριαζόπουλος, 1996).

1.7 Σχέση μεταφοράς / logistics / marketing

Η μεταφορά μετακινεί τα προϊόντα της επιχείρησης στις αγορές που, συχνά, γεωγραφικά απέχουν μεγάλες αποστάσεις. Με αυτό, συμβάλλει στο γενικότερο επίπεδο ικανοποίησης του πελάτη, επειδή αποκτά πρόσβαση στα προϊόντα. Η ικανοποίηση του πελάτη είναι σπουδαίο συστατικό της ιδεολογίας του marketing.

Επειδή η μεταφορά δημιουργεί χρησιμότητα χώρου και συμβάλλει στη χρησιμότητα χρόνου, η διαθεσιμότητάς της, η επάρκειά της και το κόστος της, επηρεάζουν τις γενικότερες επιχειρηματικές αποφάσεις, άσχετα αν αφορούν τη συγκεκριμένη λειτουργία της μεταφοράς. Ο Harper συνοψίζει παρακάτω τις επιχειρηματικές αποφάσεις που επηρεάζονται από τη μεταφορά:

- Αποφάσεις για τα προϊόντα: για τις επιχειρήσεις που εμπορεύονται υλικά προϊόντα, μια τέτοια απόφαση θα ήταν το ποια προϊόντα θα παραχθούν. Η δυνατότητα ενός προϊόντος να μεταφερθεί, σε όρους φυσικών χαρακτηριστικών και κόστους, διαθεσιμότητας και επάρκειας της μεταφοράς θα πρέπει να συνυπολογίζονται σε κάθε απόφαση για το προϊόν.
- Αποφάσεις για το χώρο της αγοράς: είναι στενά συνδεδεμένες με τις αποφάσεις για τα προϊόντα στις επιχειρήσεις που εμπορεύονται υλικό προϊόντα. Οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν αναφορικά με το που πρέπει συχνά τα προϊόντα να πωληθούν μπορεί να επηρεαστεί από τη διαθεσιμότητα, το κόστος και την επάρκεια της μεταφοράς και από τα φυσικά χαρακτηριστικά του ίδιου του προϊόντος.
- Αγοραστικές αποφάσεις: το τι θα αγοράσει ο πελάτης επηρεάζεται σημαντικά από θέματα σχετικά με τη μεταφορά ανεξάρτητα από τη φύση της επιχείρησης, από το αν είναι κατασκευαστής, χονδρέμπορος ή λιανέμπορος ή οτιδήποτε άλλο. Τα αγαθά μπορούν να είναι εξαρτήματα, πρώτες ύλες, εφόδια ή τελικά προϊόντα για πώληση. Η διαθεσιμότητα, η επάρκεια και το κόστος της μεταφοράς και τα χαρακτηριστικά των αγαθών που θα μεταφερθούν, λαμβάνονται υπόψη σε αυτή την απόφαση που απαντά σε ερωτήματα ‘τι, που και πότε’.
- Αποφάσεις για τη θέση εγκατάστασης: αν και οι αποφάσεις, για το που θα εγκατασταθούν, εργοστάσια, αποθήκες, γραφεία ή καταστήματα, επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες, η μεταφορά (διαθεσιμότητα, επάρκεια, κόστος) ίσως να είναι ο σπουδαιότερος από τους παράγοντες αυτούς στη λήψη αποφάσεων για την εγκατάσταση επιχειρησιακών χώρων. Η σπουδαιότητα της μεταφοράς διαφέρει από κλάδο σε κλάδο και από επιχείρηση σε

επιχείρηση, όμως πάντοτε είναι στοιχείο που αξιολογείται στις αποφάσεις για θέσεις εγκαταστάσεων. Η επιχείρηση καλείται να πάρει αποφάσεις σχετικά με το πόσες αποθήκες χρειάζεται και ποιο θα είναι το μέγεθος αυτών, που θα βρίσκονται και αν θα χρησιμοποιήσει ιδιόκτητους χώρους ή θα αναθέσει την λειτουργία της αποθήκευσης σε τρίτους (Hompeel and Schmidt, 2005)

- Αποφάσεις για τις τιμές: αφού η μεταφορά είναι ένας παράγοντας κόστους στις επιχειρησιακές λειτουργίες, θα έχει συνέπειες και στις τιμολογιακές αποφάσεις των επιχειρήσεων ειδικά εκείνων που έχουν τιμολογιακή πολιτική προσανατολισμένη στο κόστος. Επειδή η μεταφορά είναι μια από τις κυριότερες οικονομικές ενέργειες (σαν ποσοστό του ΑΕΠ) σε κάθε χώρα, οι αλλαγές τιμών στις μεταφορές μπορούν να έχουν έντονες επιδράσεις στην τιμολογιακή πολιτική του κλάδου γενικότερα. Αυτό δε σημαίνει ότι σε καθεμιά επιχείρηση υπάρχει μια αυτόματη σχέση 'αιτίου-αιτιατού' μεταξύ αλλαγών στο κόστος μεταφοράς και στις τιμές τις επιχείρησης αλλά ότι το κόστος μεταφοράς είναι ένας από τους παράγοντες που θα πρέπει να μελετώνται σε τιμολογιακές αποφάσεις.

Η μεταφορά υπολογίζεται σαν 50% του κόστους των βασικών πρώτων υλών όπως είναι, για παράδειγμα, ο άνθρακας. Το κόστος μεταφοράς για αντικείμενα όπως ηλεκτρονικοί υπολογιστές, οι μηχανές εργοστασίων και τα ηλεκτρονικά εξαρτήματα, δεν ξεπερνά το 1%. Γενικά, η αποτελεσματική και αποδοτική διοίκηση της μεταφοράς αποδεικνύεται όλο και περισσότερο σημαντική για μια επιχείρηση, αφού το μερίδιο της μεταφοράς στο κόστος του προϊόντος ολοένα και αυξάνεται. Η διοίκηση όλων των πτυχών της μεταφοράς επηρεάζει τόσο τα επιχειρηματικά στοιχεία κόστους απόκτησης των πρώτων υλών, των εξαρτημάτων και των εφοδίων, όσο και το εξωεπιχειρηματικό κόστος της αποστολής τελικών προϊόντων στους πελάτες (Κυριαζόπουλος, 1996).

Κεφάλαιο 2: Νησιωτικότητα και ανάπτυξη νησιωτικών περιοχών

2.1 Τι ορίζουμε ως νησί;



Η παρούσα εργασία έχει ως κύριο σημείο έρευνας τα νησιά. Τα νησιά χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερες δομές, όχι μόνο οικονομικές αλλά κοινωνικές και πολιτισμικές, οι οποίες συνθέτουν μια ιδιόμορφη φυσιογνωμία διαφορετική από αυτή των ηπειρωτικών περιοχών, η θέση τους και ο ρόλος που διαδραματίζουν, ή καλούνται να διαδραματίσουν στον εθνικό ή τον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο, σε σχέση με τα βασικά γνωρίσματα που τα διακρίνουν (περιφερειακότητα, απομόνωση, ελλείψεις βασικών υποδομών κλπ) επιβάλλει λεπτομερή και εις βάθος μελέτη των κοινωνικό-οικονομικών τους δομών.

Κρίνεται, λοιπόν, σκόπιμο να διερευνηθούν, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του νησιωτικού χώρου τα οποία τεκμηριώνουν την ανάγκη για μια ιδιότυπη προσέγγιση του. Καταρχήν, ετυμολογικά η λέξη ‘νησί’ προέρχεται από τον λατινικό όρο *insula*, που σημαίνει απομόνωση, ενώ ο αντίστοιχος ιταλικός όρος είναι *isola* από ο ρήμα *isolare* (απομονώνω). Όπως φαίνεται, από ετυμολογική και μόνο άποψη ο όρος νησί εκφράζει όριο, περιορισμό. Μια πρώτη, απλή προσέγγιση θα χαρακτήριζε ως νησί κάθε κομμάτι γης το οποίο περιβάλλεται από τα νερά ωκεανού, θάλασσας, ποταμού ή λίμνης. Ένας τέτοιος ορισμός περικλείει κινδύνους, διότι εντάσσει σε μία κατηγορία, χωρικές οντότητες πολύ διαφορετικές μεταξύ τους. Έτσι, ως νησί μπορεί να οριστεί μια ήπειρος (π.χ. Αυστραλία), αλλά και βραχονησίδα. Γίνεται, λοιπόν, σαφές ότι δεν είναι δυνατό τόσο διαφορετικές, ως προς το μέγεθος, τις κοινωνικό-οικονομικές δομές, τον πληθυσμό και τις δυνατότητες ανάπτυξης, περιοχές να αντιμετωπίζονται με κοινό πλαίσιο μελέτης.

Το γεγονός αυτό οδήγησε την Ε.Ε. να καθιερώσει έναν πιο πλήρη ορισμό, περιλαμβάνοντας και άλλες παραμέτρους. Έτσι, ως νησί ορίζεται ένα τμήμα γης που:

- περιβάλλεται από θάλασσα
- είναι μικρότερο από ήπειρο
- δεν καλύπτεται από θάλασσα κατά την παλίρροια
- έχει δημιουργηθεί με φυσικό τρόπο (δεν είναι τεχνητό)
- δεν συνδέεται με μόνιμο τρόπο με την ηπειρωτική χώρα, δηλαδή με γέφυρα ή τούνελ
- Έχει μόνιμο πληθυσμό

Παρόλο που ο όρος νησιριοθετείται πληρέστερα, σε σχέση με πρώτα, για λόγους που σχετίζονται με την άσκηση Κοινωνικής πολιτικής, διαφοροποιημένης, ανάλογα με τις ανάγκες κάθε χωρικής ενότητας, η Eurostat (Ε.Ε., 1994) αποδέχεται ως νησί κάθε τμήμα γης έκτασης 1 χλμ.², που κατοικείται μόνιμα από πληθυσμό άνω των 50 κατοίκων, που απέχει από την ηπειρωτική χώρα πάνω από 1 χλμ. Και, παράλληλα, δεν περιλαμβάνει πρωτεύουσες κρατών. Βάσει του παραπάνω προσδιοριστικού ορισμού, νησί δεν θεωρείται η Αγγλία και η Ιρλανδία

δεδομένου ότι φιλοξενούν τις πρωτεύουσες των κρατών τους αλλά ούτε και η νήσος Δήλος των Κυκλάδων (9 κάτοικοι το 1991).

Αν και ο ορισμός της Eurostat απορρίπτει τις ακραίες περιπτώσεις νησιών, όπως οι παραπάνω, παράλληλα, όμως επιτρέπει κοινή αντιμετώπιση, άνισων μεταξύ τους νησιωτικών μονάδων. Θα μπορούσαν, δηλαδή, να τεθούν υπό αμφισβήτηση οριζόντιες ή κάθετες πολιτικές (ενέργεια, οικιστική ανάπτυξη, μεταφορές) που αντιμετωπίζουν με τον ίδιο τρόπο τη Σικελία και την Ανάφη. Οι προοπτικές και οι δυνατότητες ανάπτυξης τους, καθώς και η επιθυμητή ή δυνατή μορφή της ανάπτυξης, δεν μπορεί να είναι ίδια, δεδομένων των διαφορετικών κοινωνικό-οικονομικών δομών και προτεραιοτήτων που έχουν αυτές οι δυο διαφορετικές οντότητες.

2.2 Χαρακτηριστικά νησιών

2.2.1 Κοινά χαρακτηριστικά των νησιών

Ξεκινάμε την παράθεση των χαρακτηριστικών των νησιών αναφερόμενοι σε χαρακτηριστικά που αφορούν όλα τα νησιά. αυτά τα χαρακτηριστικά θα μπορούσαν να χωριστούν σε δύο βασικές κατηγορίες: τα *γεωγραφικά-περιβαλλοντικά* και τα *κοινωνικά-οικονομικά*. Παρακάτω θα αναφερθούμε αναλυτικότερα στις δύο αυτές βασικές κατηγορίες βασιζόμενοι σε προγενέστερες μελέτες. Η αναφορά αυτή είναι προσανατολισμένη με γνώμονα την οικονομία των νησιών και τις μεταφορές από και προς αυτά.

Περιβαλλοντολογικά-γεωγραφικά Χαρακτηριστικά

1. Μικρό μέγεθος: αυτό το χαρακτηριστικό αφορά κυρίως τα μικρά σε έκταση νησιά δεν χάνει όμως την σημασία του και για τα μεγαλύτερα αφού και αυτά δεν μπορούν να συγκριθούν σε έκταση με το μέγεθος της υπόλοιπης ηπειρώτικής χώρας.
2. Σχετική έλλειψη φυσικών πόρων: αυτό το χαρακτηριστικό είναι απόρροια του σχετικά μικρού μεγέθους των νησιών και αυτό γιατί η έκταση ενός νησιού σχετίζεται άμεσα με τους φυσικούς πόρους που αυτό διαθέτει.
3. Σχετική απομόνωση των νησιών από την υπόλοιπη επικράτεια: βασικός λόγος για αυτό είναι η μη άμεση σύνδεση με την υπόλοιπη επικράτεια λόγω του φυσικού υδάτινου συνόρου.
4. Ευαίσθητο οικοσύστημα που επηρεάζεται ιδιαίτερα από τις συχνές πληθυσμιακές αυξομειώσεις (π.χ. τουριστικές περιόδους).
5. Υψηλό ποσοστό βιοποικιλότητας ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.
6. Σημαντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων στο νησί σε ότι αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον και την παράκτια ζώνη.
7. Υψηλή ζήτηση για εκμετάλλευση της παράκτιας ζώνης: αυτό συμβαίνει εξαιτίας του γεγονότος ότι οι οικονομίες των περισσότερων νησιών αναπτύσσονται με κέντρο την θάλασσα. Η ενδοχώρα έχει συνήθως μικρούς οικισμούς χωρίς ιδιαίτερη οικονομική ανάπτυξη.
8. Κίνδυνοι για το οικοσύστημα των νησιών που συνδέονται με την διεθνή ναυτιλία (π.χ. απόβλητα): το χαρακτηριστικό αυτό πηγάζει από την εξάρτηση που έχουν τα νησιά από την ναυτιλία με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να έχουν περιορισμένες δυνατότητες αντίδρασης.
9. Κίνδυνοι για τα νησιά που προκύπτουν από την αύξηση της στάθμης της θάλασσας.

Κοινωνικά-οικονομικά χαρακτηριστικά

1. Ιδιαίτερα 'ανοικτές' αγορές: ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στις αγορές αγαθών και εργασίας. Τα νησιά παράγουν συγκεκριμένα προϊόντα τα οποία εξάγουν ενώ σε μεγάλο βαθμό στηρίζονται στις εισαγωγές για την προμήθεια των υπόλοιπων προϊόντων. Σε ότι αφορά την αγορά εργασίας τις τουριστικές περιόδους εργατικό δυναμικό και από άλλες

- περιοχές πηγαίνει στα νησιά για να απασχοληθεί ενώ το χειμώνα και ντόπιοι κάτοικοι φεύγουν για να εργαστούν στα μεγάλα αστικά κέντρα.
2. Αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο: για τα περισσότερα νησιά οι εξαγωγές υπολείπονται των εισαγωγών με σημαντικές επιπτώσεις για την τοπική οικονομία.
 3. Μεγάλη εξάρτηση από άλλες περιοχές: αυτό το χαρακτηριστικό μπορεί να συνδεθεί με την έλλειψη πρώτων υλών που παρουσιάζεται σε πολλά νησιά και συνεπάγεται την ανάγκη προμήθειας τους από άλλες περιοχές. Επίσης θα μπορούσε να συνδεθεί με την έλλειψη μεγάλων κεφαλαίων στα νησιά που συνεπάγεται την εξάρτηση τους από ξένες επενδύσεις.
 4. Μικρή δυνατότητα αντιμετώπισης κακών οικονομικά συγκυριών: οι οικονομίες των νησιών συνήθως στηρίζονται σε περιορισμένα είδη οικονομικών δραστηριοτήτων (τουρισμός, γεωργία) με αποτέλεσμα μια κακή συγκυρία για αυτές τις δραστηριότητες να επηρεάζει σημαντικά τα νησιά.
 5. Σημαντική σύνδεση μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντολογικών χαρακτηριστικών των νησιών.
 6. Ποιοτικές, κυρίως, διαφορές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας: τα νησιά λόγω της μονοπαραγοντικής συνήθως ανάπτυξης τους παρουσιάζουν έλλειμμα σε συγκεκριμένο εργατικό δυναμικό και πλεόνασμα στα υπόλοιπα.

2.2.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών – χωρισμός σε υποκατηγορίες

Παραπάνω αναφέραμε χαρακτηριστικά νησιών που σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό συναντάμε σε όλα τα νησιά του πλανήτη. Σε αυτό το σημείο θα αναφερθούμε σε ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που συναντάμε σε ορισμένα νησιά και με βάση αυτά μπορούμε να χωρίσουμε τα νησιά σε υποκατηγορίες. ‘Τα σημαντικότερα κριτήρια για αυτή την κατάταξη είναι:

1. Η απόσταση τους από την υπόλοιπη επικράτεια (κοντινά νησιά, παραμεθόρια νησιά).
2. Η πληθυσμιακή πυκνότητά τους.
3. Η διοικητική τους αυτοτέλεια.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών είναι πολύ σημαντικά από κοινωνική και οικονομική άποψη μια και προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο ανάπτυξης αυτών των περιοχών.

‘Εκτός από τα γενικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών κάθε νησί έχει και δικά του μοναδικά χαρακτηριστικά που ως επί το πλείστον συνδέονται με α) την γεωγραφική του θέση, β) το κλίμα του, γ) την ιστορία και δ) την παράδοσή του.’

Συνοψίζοντας τα παραπάνω θα μπορούσαμε να πούμε ότι κάθε νησί χαρακτηρίζεται από ένα σύνολο γενικών, ιδιαίτερων και μοναδικών χαρακτηριστικών μερικά από τα οποία μπορεί να λειτουργήσουν θετικά ή αρνητικά για την ανάπτυξή του. Μελετώντας προσεκτικά τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα δούμε επίσης ότι αυτά εντείνονται ή εξαλείφονται ανάλογα με το πώς τα νησιά συνδέονται με την υπόλοιπη επικράτεια. Κλείνοντας αυτό το υποκεφάλαιο πρέπει να τονίσουμε ότι τα όποια προγράμματα ανάπτυξης των νησιών θα πρέπει εκτός από τα γενικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου να λαμβάνουν υπόψη και τα μοναδικά χαρακτηριστικά του ώστε να επιτύχουν την μέγιστη δυνατή ανάπτυξη.

2.3 Νησιωτικοί δείκτες

2.3.1 Γιατί χρειάζονται;

Τα νησιά αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες συνθήκες ανάπτυξης κυρίως εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Σε αυτό το τμήμα της εργασίας θα δούμε πώς αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μπορεί να ποσοτικοποιηθούν και να εκφραστούν μέσα από δείκτες, βασιζόμενοι σε έρευνα της Eurisles. Οι στατιστικοί δείκτες εκφράζουν τις ανισότητες σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο και συνδέονται άμεσα με την έννοια της νησιωτικότητας και της υπερ-περιφερειακότητας. Οι δυο αυτές έννοιες σχετίζονται με τις φυσικές συνθήκες των νησιών και τα γεωγραφικά τους χαρακτηριστικά. Με την χρήση των δεικτών αυτών μπορεί να γίνει μια ποσοτική εκτίμηση του πραγματικού κόστους που οι ιδιαίτερες συνθήκες προκαλούν για τις οικονομίες και τους κατοίκους των νησιών.

Ο όρος ‘νησιωτικότητα’ συνδέεται, βάση της προαναφερθείσας έρευνας με τρία από τα βασικά χαρακτηριστικά των νησιών τα οποία αναφέραμε και παραπάνω:

- Το μικρό σε σύγκριση με τις ηπειρωτικές περιοχές μέγεθος.
- Την σχετική απόσταση από τα μεγάλα ηπειρωτικά κέντρα, η οποία έχει σαν συνέπεια την σχετική απομόνωση των νησιωτικών περιοχών.
- Την οικονομική εξάρτηση των νησιωτικών περιοχών από άλλες περιοχές, η οποία προκύπτει από το γεγονός ότι τα περισσότερα νησιά παράγουν προϊόντα σε μικρή ποικιλία και τα υπόλοιπα αναγκάζονται να τα εισάγουν από άλλες περιοχές.

2.3.2 Είδη και τρόπος σχηματισμού

Βασικός λόγος για το σχηματισμό περιφερειακών, και κατά συνέπεια νησιωτικών, δεικτών είναι η ποσοτική έκφραση των περιφερειακών ανισοτήτων. Οι τρεις σημαντικότερες πηγές ανισοτήτων οι οποίες εντοπίζονται και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναδεικνύονται μέσα από μελέτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι:

- Τα φυσικά και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των περιφερειών.
- Η άνιση ανάπτυξη του παραγωγικού δυναμικού.
- Η μεγάλη διαφορά που υπάρχει στα εισοδήματα και το βασικό επίπεδο από μια περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε άλλη.

Σε ότι αφορά τα νησιά η σημαντικότερη πηγή ανισοτήτων σε σχέση με τις άλλες περιοχές είναι τα φυσικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους. Οι ανισότητες που σχετίζονται με τα φυσικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά, είναι εξ ορισμού, αποτέλεσμα καταστάσεων τις οποίες ο άνθρωπος ελάχιστα μπορεί να επηρεάσει. Πολλές φορές όμως είναι δύσκολο να διαχωριστούν από άλλες ανισότητες των οποίων πηγή είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. Κατάλληλα σχηματισμένοι νησιωτικοί δείκτες μπορούν να δείχνουν το πώς και κατά πόσο κάθε πηγή ανισότητας επηρεάζει τις νησιωτικές περιοχές.

Πέρα από αυτά είναι σημαντικό μερικοί, τουλάχιστον, από τους δείκτες που χρησιμοποιούνται για τις νησιωτικές περιοχές να μπορούν να είναι συγκρίσιμοι με δείκτες που αφορούν άλλες περιφέρειες.

Σε αυτό το σημείο μπορούμε να χωρίσουμε τους δείκτες που αφορούν τα νησιά σε δύο κατηγορίες:

- εκείνους που σχετίζονται αποκλειστικά με την νησιωτικότητα,
- εκείνους που μπορούν να εφαρμοστούν σε όλες τις περιφέρειες αλλά για τους οποίους η νησιωτικότητα μπορεί να προσλάβει ‘μετρήσιμη τιμή’.

2.3.3 Συντελεστής περιφερειακότητας

Η αναζήτηση ενός συντελεστή περιφερειακότητας είναι ζήτημα μεγάλου ενδιαφέροντος για τα νησιά και όχι μόνο για αυτά. Για παράδειγμα, είναι πολύ σημαντικό για όλες τις περιφέρειες (ορεινές, αγροτικές) να αξιολογήσουν τα δικά τους χαρακτηριστικά και να ποσοτικοποιήσουν τις διαφορές τους ως προς το Κέντρο.

Στην περίπτωση των νησιών, η έννοια της περιφερειακότητας μπορεί να προσδιοριστεί με αντικειμενικό τρόπο μέσω ‘του μόνιμου χαρακτήρα της γεωγραφικής ασυνέχειας του χώρου’. Ο συντελεστής περιφερειακότητας για τα νησιά σκοπό έχει να μετρήσουμε αυτή την περιφερειακότητα με τρόπο που η μέτρηση να είναι συγκρίσιμη με αυτή που χαρακτηρίζει άλλες περιφέρειες.

Ο συντελεστής περιφερειακότητας στα νησιά μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τα δίκτυα μεταφορών των νησιών. Μια ενδιαφέρουσα πρόταση ως βάση μέτρησης της περιφερειακότητας αποτελεί ο χρόνος που χρειάζεται για να μετακινηθεί ένα φορτηγό από το κέντρο στην περιφέρεια. Για τα νησιά στο χρόνο αυτό προστίθεται και το θαλάσσιο ταξίδι που απαιτείται. Ο χρόνος αυτός συνδέεται άμεσα με την συχνότητα και την ποιότητα των δρομολογίων των πλοίων.

Ο παραπάνω τρόπος μέτρησης οδηγεί σε υψηλούς δείκτες περιφερειακότητας για τα νησιά σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες κάτι που καταδεικνύει ότι τα νησιά αντιμετωπίζουν μια ‘φυσική’ ανισότητα σε ότι αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης τους.

Κεφάλαιο 3: Μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές

Σημαντικό πρόβλημα στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών έχει διαπιστωθεί ότι παίζει η απόστασή τους από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα και το γεγονός ότι η πρόσβαση σε αυτά είναι πιο δύσκολο, λόγω του υδάτινου συνόρου, από την πρόσβαση των απομακρυσμένων χερσαίων περιοχών. Σε αυτό το κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με θέματα που αφορούν τις μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον μας στην Ελλάδα.

3.1 Ο ρόλος των μεταφορών

Οι μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές συνήθως γίνονται είτε από τις ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια με τα λιμάνια των νησιωτικών περιοχών είτε με το δίκτυο εναέριων μεταφορών. Οι μεταφορές αυτές περιλαμβάνουν την μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων και συμβάλλουν σημαντικά στην κινητικότητα ατόμων και αγαθών. Για τα νησιά ένα καλό σύστημα μεταφορών είναι πολύ σημαντικό μια και τους δίνει τη δυνατότητα να ελαχιστοποιήσουν το φυσικό τους ‘μειονέκτημα’ που αφορά στην απόσταση από την ηπειρωτική χώρα και τα οικονομικά κέντρα. Σε αυτή την υποενότητα θα αναφερθούμε στο ρόλο των μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας, μιας κατεξοχήν νησιωτικής ευρωπαϊκής χώρας με μεγάλο αριθμό νησιών.

Οι νησιωτικές περιφέρειες στην Ελλάδα, όπως και στον υπόλοιπο κόσμο, εξαρτώνται άμεσα από τις συνθήκες και τους τρόπους που αυτές συνδέονται με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Σημαντικό ρόλο έχουν τόσο η ακτοπλοΐα όσο και οι εναέριες μεταφορές. Ιδιαίτερα όμως η ακτοπλοΐα έπαιξε και παίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού κράτους από πολλές πλευρές. Από γεωγραφική διάσταση, αποτελεί τη «γέφυρα» που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά δημιουργώντας θαλάσσιες λεωφόρους. Από οικονομική και κοινωνική διάσταση, επιδρά καθοριστικά στα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης, επηρεάζοντας το μέγεθος του πληθυσμού, την εξέλιξη του τουρισμού και την ποιότητα ζωής στα νησιά. Εξαιτίας αυτού του κρίσιμου ρόλου της ακτοπλοΐας στον ελλαδικό χώρο είναι απαραίτητη η ύπαρξη συχνής ακτοπλοϊκής σύνδεσης όλων των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Εκτός απ’ τη συχνότητα πολύ σημαντική είναι και η ποιότητα των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Ο ρόλος των μεταφορών στα νησιά είναι ένα ζήτημα που τα τελευταία χρόνια απασχολεί έντονα και την Ευρωπαϊκή Ένωση με αποτέλεσμα να έχει προτείνει συγκεκριμένες δράσεις για τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει συγκεκριμένο πλαίσιο δράσης για την περίοδο 2007-2013. Το πλαίσιο αυτό αφορά τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τα κράτη μέλη και ολόκληρη την Ε.Ε. Τα κυριότερα σημεία του προγράμματος δράσης της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές που αφορούν τις μεταφορές στα νησιά είναι τα εξής (Χλωμούδης κ.α., 2007):

- Η δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τα δρομολόγια και την προσέλκυση νέων αγορών.
- Η τόνωση του εκσυγχρονισμού του στόλου και της καινοτομίας.
- Η προσέλκυση νέων εργαζόμενων και αύξηση των επενδύσεων σε ανθρώπινο δυναμικό.
- Η προβολή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως επιτυχούς επιχειρηματικού εταίρου.
- Η δημιουργία κατάλληλης υποδομής για την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Παραπάνω δείξαμε συνοπτικά το ρόλο που έχουν οι μεταφορές, ιδιαίτερα οι θαλάσσιες, για τα ελληνικά νησιά. Πριν κλείσουμε αυτή την υποενότητα θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ποιότητα των θαλάσσιων μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα λιμάνια που υπάρχουν σε μια χώρα.

Σε ότι αφορά τα ελληνικά λιμάνια, ιδιαίτερα δε αυτά των ελληνικών νησιών, υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών τους και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών σε όλο το φάσμα της λειτουργίας τους. Η υποδομή των λιμανιών, κυρίως στα νησιά

είναι συνήθως ανεπαρκής ως προς την προστασία από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες, ενώ εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις σε χερσαίους χώρους και τα προβλήματα κατά τη συνύπαρξη και ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των επιβατικών και εμπορευματικών δραστηριοτήτων (Χλωμούδης κ.α., 2007).

3.2 Πλαίσιο λειτουργίας νησιωτικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το πλαίσιο λειτουργίας της Ε.Ε. για τις μεταφορές είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην διερεύνηση των νησιωτικών μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις εθνικές πολιτικές των κρατών μελών ιδιαιτέρως σε θέματα με μεγάλη οικονομική σημασία. Επίσης οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όντας προϊόντα διαπραγματεύσεων και έρευνας αποτελούν συχνά ενδιαφέρουσες και καινοτόμες προτάσεις για την επίλυση προβλημάτων.

3.2.1 Λευκή βίβλος-Η Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών έως το 2010

Η Ευρωπαϊκή Ένωση όπως αναφέραμε και παραπάνω έχει δώσει ιδιαίτερη σημασία στις πολιτικές που θα πρέπει να εφαρμοστούν στον τομέα των μεταφορών. Αυτό συμβαίνει γιατί οι μεταφορές αποτελούν ένα κρίσιμο παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής. Η ‘Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές’ είναι ένα σημαντικό κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής για τις μεταφορές. (<http://europa.eu>)

Η Επιτροπή στην Λευκή Βίβλο προτείνει περίπου εξήντα μέτρα για την δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Η Λευκή Βίβλος προτείνει πολιτικές στο πνεύμα της στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Goteborg του Ιουνίου του 2001.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η συνθήκη της Ρώμης. Η συνθήκη του Maastricht ενίσχυσε λοιπόν τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις εισάγοντας και την έννοια του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ). Οι βασικοί στόχοι του ΔΔΜ είναι οι ακόλουθοι (<http://europa.eu>):

- Η εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών.
- Η προσφορά υποδομών υψηλής ποιότητας στους χρήστες.
- Η στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς.
- Η άριστη χρησιμοποίηση της υπάρχουσας μεταφορικής ικανότητας.
- Η διαλειτουργικότητα σε όλα τα στοιχεία του δικτύου.
- Η οικονομική βιωσιμότητα.
- Η κάλυψη όλου του κοινοτικού εδάφους.
- Η πρόβλεψη επέκτασής του προς τα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ, τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις μεσογειακές χώρες.

Η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που δημοσιεύθηκε το 1992 έδινε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών. Δέκα χρόνια αργότερα, οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων έχει υπερδιπλασιαστεί.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο αποτελεί η ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων (π.χ. GALILEO) που αφορούν σε σύγχρονες τεχνικές γύρω από τις μεταφορές.

Ωστόσο, η λιγότερο ή περισσότερο γρήγορη εφαρμογή των διάφορων τρόπων μεταφοράς των κοινοτικών αποφάσεων οδηγεί σε ορισμένες δυσκολίες, οι οποίες είναι:

- Η άνιση ανάπτυξη των διάφορων τρόπων μεταφοράς. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% των μεταφορών εμπορευμάτων ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%. Οι οδικές μεταφορές επιβατών αντιπροσωπεύει το 79% ενώ οι αεροπορικές το 5% και οι σιδηροδρομικές το 6% (<http://europa.eu>).
- Η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε μερικούς αερολιμένες (<http://europa.eu>).
- Τα περιβαλλοντικά προβλήματα ή τα προβλήματα υγείας των πολιτών και η ανασφάλεια στους δρόμους (<http://europa.eu>).

3.2.2 Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η χάραξη ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής απαιτεί ένα σαφές πλαίσιο διαχείρισης στο οποίο καλούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο: 1)η επιχειρησιακή ομάδα με την ονομασία «Θαλάσσια πολιτική», για την ανάλυση των διαδράσεων μεταξύ των τομεακών πολιτικών και τη διασφάλιση του συντονισμού τους, 2)οι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες ασχολούνται με υποθέσεις σχετικές με τη θάλασσα, με σκοπό την κατάρτιση νέων πολιτικών και 3) η κοινωνία των πολιτών και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σε αυτή την υποενότητα θα παρουσιάσουμε συνοπτικά τους βασικούς στόχους της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε., όπως αυτοί αναφέρονται στην ιστοσελίδα της ΕΕ (<http://europa.eu>) μια και επηρεάζουν άμεσα τις πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές:

- Τον πρώτο στόχο μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ε.Ε. αποτελεί η μεγιστοποίηση της βιώσιμης εκμετάλλευσης των θαλασσών και των ωκεανών, με ταυτόχρονη διασφάλιση της ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας και των παράκτιων περιφερειών. Βασικό χαρακτηριστικό αυτού του στόχου αποτελεί η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας στον τομέα της θαλάσσιας πολιτικής.
- Δεύτερος πρωταρχικός στόχος είναι η δημιουργία βάθρου γνώσεων και καινοτομιών για τη θαλάσσια πολιτική. Η επιστήμη, η τεχνολογία και η έρευνα για τη θάλασσα παρέχουν τη δυνατότητα ανάλυσης των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια συστήματα καθώς και λύσεις για την άμβλυνση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
- Με την ολοκληρωμένη πολιτική επιδιώκεται επίσης η προσφορά καλύτερης ποιότητας ζωής στις παράκτιες και στις εξόχως απόμακρες περιφέρειες, με ταυτόχρονη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικότερα η Επιτροπή αποτελεί βάση αυτού του στόχου στην ενθάρρυνση του παράκτιου τουρισμού, στη δημιουργία βάσης δεδομένων σχετικά με τις δυνατότητες κοινοτικής χρηματοδότησης για τα έργα που έχουν σχέση με τη θάλασσα και τις παράκτιες περιφέρειες, στη χάραξη κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη καταστροφών στις περιοχές αυτές και στην ανάπτυξη θαλάσσιου δυναμικού για τις εξόχως απόμακρες περιφέρειες και τα νησιά.
- Παράλληλα, η Ε.Ε. σκοπεύει να προωθήσει την ηγετική της θέση στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις. Με ολοκληρωμένη πολιτική καθίστανται δυνατές η βελτίωση της διαχείρισης των θαλάσσιων θεμάτων διεθνώς καθώς και η επίτευξη των προτεραιοτήτων της Ε.Ε. στον θαλάσσιο τομέα. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ο παγκόσμιος χαρακτήρας των προβλημάτων που συναντά ο θαλάσσιος τομέας.
- Ο τελευταίος στόχος της ολοκληρωμένης αυτής πολιτικής είναι η βελτίωση του γοήτρου της θαλάσσιας Ευρώπης καθώς και της εικόνας που προβάλλουν οι δραστηριότητες και τα επαγγέλματα του θαλάσσιου τομέα.

3.2.3 Προώθηση θαλάσσιων μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει ιδιαίτερη σημασία στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις ποτάμιες μεταφορές γιατί αποτελούν δύο τρόπους μεταφορών που μπορούν να δώσουν λύση στη συμφόρηση ορισμένων οδικών υποδομών και στην έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών. Με τα δυο τρίτα της συννοριακής γραμμής να γειτνιάζουν με την θάλασσα, η ευρωπαϊκή χερσόνησος είναι μια κατ' εξοχήν ναυτιλιακή οικονομία.

Το 2001 η Λευκή Βίβλος έκανε για πρώτη φορά λόγο για «θαλάσσιες λεωφόρους» στο πλαίσιο του σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Οι πλωτές μεταφορές, ιδίως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, έχουν καταστεί με την πάροδο του χρόνου εξίσου ισχυρές με τις οδικές μεταφορές και έχουν ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην οικονομική ανάπτυξη πολλών περιοχών της Ε.Ε.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών προσκρούει σε εμπόδια. Ένα σημαντικό εμπόδιο αποτελεί η έλλειψη επενδύσεων στους λιμένες που θα βοηθούσαν στην βελτίωση των ήδη υπαρχόντων και την εγκατάσταση νέων δρομολογίων και θα καταστήσουν τους λιμένες σε αναπτυξιακούς πόλους, αντί σε σημεία συμφόρησης (Ε.Ε.ΣΥ.Μ, 2007).

3.3 Ανάλυση της αγοράς μεταφορών στις νησιωτικές περιοχές

Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν ένα αγαθό το οποίο προσφέρεται στα πλαίσια μιας συγκεκριμένης αγοράς. Σε ότι αφορά τον ελληνικό νησιωτικό χώρο θα μπορούσαμε να εντοπίσουμε δυο διαφορετικές αγορές στον τομέα των μεταφορών: την αγορά της ακτοπλοΐας και την αγορά των αεροπορικών μεταφορών. Σε αυτό το κεφάλαιο θα διερευνήσουμε αυτές τις δύο αγορές και θα προσπαθήσουμε να δούμε κατά πόσο είναι εφικτό να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός σε αυτές.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην λειτουργία του ανταγωνισμού στις αγορές και την απελευθέρωση τους. Το ίδιο προτείνεται και για την αγορά των μεταφορών. Επίσης βάση της Λευκή Βίβλου, όπως αναφέραμε και παραπάνω για τις μεταφορές, κύρια πρόκληση αποτελεί η ικανοποίηση των ολοένα και μεγαλύτερων απαιτήσεων των πολιτών για την κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας τους έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεπόμενων υπηρεσιών.

3.3.1 Αγορά ακτοπλοΐας

Η Ελλάδα ως κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα έχει ένα σημαντικό ακτοπλοϊκό δίκτυο μεταφορών στο οποίο μπορούμε να εντοπίσουμε συγκεκριμένα πλεονεκτήματα και αδυναμίες. Τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα είναι χαρακτηριστικά ολιγοπωλιακής αγοράς. Αναλυτικότερα:

1. Από την πλευρά της προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εντοπίζονται υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης, καθώς ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στις κύριες γραμμές και ένας ακόμη μικρότερος αριθμός κυριαρχεί στην αγορά.
2. Από την πλευρά της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχουμε ένα μεγάλο αριθμό ανεξάρτητων εμπλεκόμενων, με ευμετάβλητη, έντονα εποχιακή, αλλά με αυξητική τάση στην ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.
3. Ένα άλλο χαρακτηριστικό αποτελεί η ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους των εμπλεκόμενων χρηστών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση) οι οποίοι μάλιστα παρουσιάζουν αλληλοσυγκρουόμενους στόχους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η επέμβαση του κράτους να είναι σε πολλές περιπτώσεις απαραίτητη

ώστε να συμβιβάσει τις εμπλεκόμενες πλευρές μέσω πολιτικών που σχετίζονται με την προστασία του χρήστη, του παραγωγού, αλλά και το γενικότερο δημόσιο συμφέρον.

4. Η μεταφορική υπηρεσία είναι μια διαφοροποιημένη χωρικά και ποιοτικά υπηρεσία, με κάθε ζεύγος γεωγραφικών σημείων (αναχώρηση-προορισμός) να προσδιορίζει μια διαφορετική μεταφορική υπηρεσία και μια ξεχωριστή τοπική υπό-αγορά.
5. Η ύπαρξη υψηλών θεσμικών και οικονομικών εμποδίων εισόδου (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, παράβολα) αποτελεί ένα ακόμη χαρακτηριστικό της ελληνικής ακτοπλοΐας.
6. Υπάρχει περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου (Άδεια Σκοπιμότητας), αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπό-αγορά και των απαιτήσεων που σχετίζονται με αυτή (τύπος πλοίου, λιμενική υποδομή, δαπάνες διαφήμισης-πρακτόρευσης).
7. Τα πλοία έχουν δεδομένη και αμετάβλητη χωρητικότητα παρά τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης.
8. Σε ότι αφορά τα κόστη που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, το σταθερό κόστος είναι υψηλό ενώ το μεταβλητό χαμηλό. Το οριακό κόστος είναι χαμηλό και σχεδόν σταθερό (η αναλογία σταθερού προς μεταβλητό ανέρχεται σε 3 προς 1).
9. Η τιμολόγηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τις εταιρείες γίνεται βάση της απόστασης και του λειτουργικού κόστους παραγωγής των υπηρεσιών.

Η απελευθέρωση των αγορών δεν έχει επηρεάσει την δομή της ακτοπλοϊκής αγοράς με αποτέλεσμα να διατηρεί την μονοπωλιακή δομή της (Χλωμούδης κ.ά., 2007).

Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας είναι ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο που μπορεί να μας δώσει πληροφορίες για την συγκεκριμένη αγορά και την δομή της. Στην Ελλάδα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ταξινομούνται σε δυο κατηγορίες (Χλωμούδης κ.ά., 2007):

- Εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης: οι εταιρείες αυτές σκοπό έχουν την εξυπηρέτηση των τοπικών συμφερόντων, όπως την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών.
- Ολιγομετοχικές, συνήθως οικογενειακές, εταιρείες.

3.3.2 Η αγορά των αεροπορικών μεταφορών και ο ανταγωνισμός με την ακτοπλοΐα

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών είχε προηγηθεί πολλά χρόνια της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών, προσφέροντας έτσι μία εμπειρία από την λειτουργία της ‘ανοικτής’ αγοράς στο περιβάλλον ενός μεταφορικού προϊόντος, παρά τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών, κυρίως σε ότι αφορά την λειτουργία τους. Η αγορά των αερομεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκεται υπό καθεστώς απελευθέρωσης από τον Ιούλιο του 1992, στην Τρίτου πακέτου Απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Δεκαπέντε χρόνια μετά το 1992, στην αγορά των τακτικών δρομολογίων εσωτερικού δραστηριοποιούνται δύο αεροπορικές εταιρείες, αυτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Aegean Airlines. Ειδικότερα, σε ότι αφορά στα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ένας αερομεταφορέας στην εκτέλεση πτήσεων cabotage, αυτά εστιάζονται σε τρία σημεία, τα οποία δεν είναι άλλα από το λειτουργικό περιβάλλον, το λειτουργικό κόστος και τις αδυναμίες marketing.

Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας αναμένεται να διαφοροποιήσουν τις συνθήκες ανταγωνισμού. Η εμπειρία από αντίστοιχες αλλαγές σε χώρες του εξωτερικού έχει δείξει ότι χρειάζεται μεγάλη προσοχή στη διασφάλιση των συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών, ευθύνη με την οποία έχει επιφορτιστεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Είναι γεγονός ότι η είσοδος ‘νέων’ ανταγωνιστών σε μία αγορά είναι δύσκολη, ιδιαίτερα εάν αυτός προέρχεται από χώρα του εξωτερικού και δεν έχει εμπειρία στο λειτουργικό περιβάλλον που θα ενταχθεί και τις ιδιαίτερες συνθήκες που θα κληθεί να αντιμετωπίσει. Η ανάπτυξη νέων υποδομών, η βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων, η πιθανή ανανέωση του στόλου, η είσοδος

πλοίων νέας τεχνολογίας, η βελτίωση της δρομολόγησης των πλοίων και η διαφοροποίηση των κομίστρων είναι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και των δύο μεταφορικών μέσων(πλοίο, αεροπλάνο), πέρα από τις όποιες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, με αποτέλεσμα να μεταβάλλεται το μερίδιο της αγοράς.

Έτσι το μερίδιο της ακτοπλοΐας είναι πιθανό να αυξηθεί λόγο της αύξησης των αεροπορικών κομίστρων αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται με τα νέα δρομολόγια και την ανανέωση του στόλου. Δεν πρέπει, ωστόσο να αγνοηθεί ότι, προκειμένου να πραγματοποιηθεί μετακαλέσω της κίνησης προς την ακτοπλοΐα, είναι απαραίτητο να βελτιωθούν οι χρόνοι ταξιδιού, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές για μετεπιβίβαση και να επιτευχθεί ο κατάλληλος χρονο-προγραμματισμός των δρομολογίων (Χλωμούδης κ.ά.,2007).

Απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς είναι το κόστος και ο χρόνος ταξιδιού, το επίπεδο εξυπηρέτησης στα σκάφη και στους λιμένες, η προσφορά και διαθεσιμότητα θέσεων καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων και φορτίων.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου – αεροπλάνου στην ελληνική επικράτεια περιορίζεται στις συνδέσεις που εκτελούν και τα δυο μέσα. Ο ανταγωνισμός εντοπίζεται στο τμήμα του αεροπορικού δικτύου που έχει σημείο άφιξης / αναχώρησης σε νησιωτική / παραθαλάσσια περιοχή, καθώς το ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι πολύ μεγαλύτερο από το αεροπορικό και καλύπτει όλες τις βασικές συνδέσεις που υπάρχουν στο αεροπορικό δίκτυο.

Η ανταγωνιστικότητα κάθε μέσου διαφοροποιείται ανάλογα με τη γραμμή ή το ζεύγος προέλευσης – προορισμού που εξυπηρετεί και την κάθε κατηγορία χρήστη. Η διαφοροποίηση αυτή προκύπτει αφενός από την ύπαρξη ενός ή πολλών άλλων ανταγωνιστικών μέσων στη συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, αλλά και από τον ίδιο το συνδυασμό προέλευσης προορισμού, ο οποίος καθορίζει για τα μέσα ορισμένες από τις βασικές παραμέτρους αξιολόγησης, όπως ο χρόνος και το κόστος ταξιδιού.

Πρέπει να τονιστεί ότι η ‘βαρύτητα’ κάθε κριτηρίου αξιολόγησης στη λήψη της τελικής απόφασης επιλογής μέσου διαφέρει και από άτομο σε άτομο, αλλά κυρίως μεταξύ των διαφορετικών σκοπών ταξιδιού. Έτσι, η σχετική βαρύτητα του κριτηρίου ‘κόστος’ είναι μεγάλη για μία οικογένεια που ταξιδεύει για διακοπές, ενώ μπορεί να είναι μικρή για έναν επιβάτη που ταξιδεύει για εργασία. Στην τελευταία περίπτωση τη μεγαλύτερη βαρύτητα έχει ο ‘χρόνος’.

Το δίκτυο της αεροπλοΐας είναι σαφώς μικρότερο και απλούστερο από το ακτοπλοϊκό δίκτυο, αλλά οι υποδομές και η λειτουργία του είναι πιο απαιτητικές σε χώρους, κόστος και συνθήκες λειτουργίας. Από το σύνολο των 42 αεροδρομίων της Ελληνικής επικράτειας, τα 34 εξυπηρετούν το δίκτυο των εσωτερικών αερομεταφορών και από αυτά τα 29 αποτελούν προορισμούς όπου το αεροπλάνο και το πλοίο ανταγωνίζονται άμεσα. Το δίκτυο αεροπλοΐας έχει δύο κεντρικούς κόμβους, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, και αναπτύσσεται κυρίως ακτινικά γύρω από αυτούς. Έτσι, οι συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων είναι ελάχιστες σε πλήθος αλλά και σε συχνότητα. Σε ότι αφορά την αεροπορική αγορά της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, το αεροπλάνο μειονεκτεί έναντι της ακτοπλοΐας η οποία μπορεί να διοχετεύει την κίνηση της μέσω τριών λιμένων διεσπαρμένων στην Αττική(κεντρικός λιμένας Πειραιά, Ραφήνα, Λαύριο), ενώ η αεροπλοΐα διαθέτει ένα μόνο σημείο, το αεροδρόμιο ‘Ελ. Βενιζέλος’ στα Σπάτα. Η γεωγραφική αυτή κατανομή των λιμένων δίνει εναλλακτικούς συνολικούς χρόνους ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό, για την ακτοπλοΐα, ενώ η αεροπλοΐα προς τους ίδιους προορισμούς προσφέρει σχεδόν πάντοτε σταθερό συνολικά χρόνο ταξιδιού.

Ο ανταγωνισμός των μέσων παρουσιάζεται εντονότερος στις μακρινότερες αποστάσεις και αφορά ουσιαστικά στις επιβατικές μεταφορές. Η ύπαρξη δύο περιόδων (χειμερινής και θερινής) κατά τις οποίες παρατηρείται έντονη διαφορά στο μεταφορικό έργο, έχει ως επακόλουθο από πλευράς επιχειρήσεων, ο σχεδιασμός της προσφοράς να γίνεται με βάση την περίοδο αιχμής και ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα να υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας εξαιτίας του αδιαιρέτου της προσφοράς. Έτσι, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τα δρομολόγια τους, οι αεροπορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία προσαρμόζονται ευκολότερα στη ζήτηση είτε μέσω των δρομολογίων είτε μέσω της επιλογής αεροσκαφών (Χλωμούδης κ.ά.,2007).

Συμπερασματικά, ο χρήστης είναι εκείνος ο οποίος δέχεται τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού των μέσων κυρίως σε θέματα ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμολόγησης και επιπέδου εξυπηρέτησης (Χλωμούδης κ.ά.,2007).

3.4 Σχεδιασμός Συστήματος Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου

Η μελέτη «Σχεδιασμός συστήματος μεταφορών στα νησιά του Αιγαίου» που πραγματοποιήθηκε το 1994, χρηματοδοτήθηκε από το Υπουργείο Αιγαίου και εκπονήθηκε από την εταιρεία 'IMPETUS', εντόπισε προβλήματα του Συστήματος Νησιωτικών Μεταφορών και προχώρησε στην κατάστρωση σεναρίων.

3.4.1 Προβλήματα θαλάσσιων μεταφορών

Το πρόβλημα των θαλάσσιων μεταφορών στα νησιά είναι η αποκατάσταση της εδαφικής ασυνέχειας, το οποίο αναλύεται στα εξής:

1. Μεγάλη διάρκεια θαλάσσιου ταξιδιού
2. Μεγαλύτερο κόστος μεταφοράς από τις χερσαίες μεταφορές
3. προβλήματα διαθεσιμότητας μεταφορικών μέσων
4. Προβλήματα υποδομής στα λιμάνια
5. Προβληματική βιωσιμότητα των μεταφορών
6. Προβλήματα περιφερειακής αποκέντρωσης

3.4.2 Προβλήματα αεροπορικών μεταφορών

Το αεροπορικό δίκτυο ήταν κύριας ακτινικής δομής, με κέντρο το αεροδρόμιο του Ελληνικού, για τις εσωτερικές γραμμές. Η σύνδεση των νησιών με άλλα μεγάλα αεροδρόμια του εσωτερικού, θεωρήθηκε αραιή. Η υπάρχουσα υποδομή σε αεροδρόμια αναπτύχθηκε κύρια την τελευταία 20ετία. Η λιμενική υποδομή προηγήθηκε χρονικά κατά πολύ της αεροπορικής.

3.4.3 Σενάρια διαμόρφωσης δικτύου

Εξετάσθηκαν τρία σενάρια διαμόρφωσης δικτύου, που συνιστούν διαφορετικές προσεγγίσεις σχεδιασμού!

«**Σενάριο 1**»: Αντιστοιχεί στην υφιστάμενη μορφή του δικτύου, δηλαδή σε:

- μη συνολικό, εκ των προτέρων, σχεδιασμό («οροβλεπτικό» σχεδιασμό), σε επίπεδο «φυσικού σχεδιασμού»
- ύπαρξη κρατικής ρύθμισης – παρέμβασης
- εισαγωγή νέων μεταφορικών μονάδων στις γραμμές, βάσει της προσφοράς μεταφορικών μονάδων και όχι τη «ζήτηση δρομολόγησης», με κρατική παρέμβαση, όπου η ζήτηση παίζει έμμεσο και όχι αναγκαστικά το μοναδικό ρόλο
- επέκταση των προσεγγίσεων, με επιβολή τους από τον κρατικό φορέα ρύθμισης – παρέμβασης
- «εκ των προτέρων» σχεδιασμό, με γνώμονα την κατά τον δυνατό εξυπηρέτηση των αναγκών και με αποτέλεσμα, αν όχι στόχο, την προσέγγιση μεταφορικών μονάδων μεγάλης χωρητικότητας σε όσο το δυνατό περισσότερα λιμάνια.

«Σενάριο 2»: Αντιστοιχεί σε πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και σε «αυτορρύθμιση» του δικτύου με βάση τη ζήτηση και επιχειρηματικά ενδιαφέροντα. Στο σενάριο αυτό μπορεί να υφίστανται εξαιρετικά «χαλαρή» κρατική παρέμβαση και εξασφάλιση συγκεκριμένων επιθυμητών γραμμών και συχνότητα δρομολογίων, μέσα από μηχανισμό κρατικών επιδοτήσεων.

«Σενάριο 3»: Το σενάριο αυτό βασίζεται στα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- συνολικό «προβλεπτικό σχεδιασμό» του δικτύου, σε επίπεδο «φυσικού σχεδιασμού», με βάση τη διάκριση γραμμών:
 - κορμού
 - περιφερειακού
 - τοπικών
- ελεγχόμενη κρατική παρέμβαση, με βάση τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών κι όχι την προσφορά χωρητικότητας
- επιλεγμένο σχεδιασμό επιδοτήσεων, για γραμμές που αντικειμενικά δεν είναι βιώσιμες με χρηματοοικονομικά δεδομένα, με ταυτόχρονη απελευθέρωση εισόδου σε ορισμένες από τις υπόλοιπες. Στο πλαίσιο αυτό οι μηχανισμοί του Κοινοτικού Κανονισμού για την απελευθέρωση του προνομίου ακτοπλοΐας μπορούν να αξιοποιηθούν απόλυτα (Χλωμούδης κ.ά., 2007).

Πίνακας 2: Πίνακας αποτελεσμάτων αξιολόγησης για τα παραπάνω σενάρια

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΣΕΝΑΡΙΟ 2	ΣΕΝΑΡΙΟ 3
1.Κρατική παρέμβαση	Πλήρης μέσω -χορήγησης αδειών σκοπιμότητας -καθορισμού δρομολογίων -καθορισμού ναυτολογίου	Χαλαρή, κυρίως μέσω επιδότησης άγονων γραμμών	Επιθυμητή σε ορισμένο βαθμό μέσω -προκήρυξης γραμμών «δημόσιας υπηρεσίας» και σύναψης συμβάσεων -τιμολογιακής πολιτικής
2.Εποπτεία λειτουργίας– διαχείρισης δικτύου	-κρατικοί φορείς -ακτοπλοϊκές εταιρείες	-«χαλαρή» παρακολούθηση κρατικών φορέων -ακτοπλοϊκές εταιρείες	-ευέλικτη κρατική εποπτεία -ακτοπλοϊκές εταιρείες
3.Σχεδιασμός δικτύου	Εκ των υστέρων για κάλυψη αδυναμιών	Περιορίζεται στις επιδοδοτούμενες γραμμές	«Προβλεπτικός» βασική προϋπόθεση
4.Διαδικασία δρομολόγησης μεταφορικών μονάδων	-πλήρης έλεγχος μέσω προσφοράς χωρητικότητας	Απελευθέρωση διαδικασία	Μερικός έλεγχος μέσω της ζήτησης υπηρεσιών
5. Πυκνότητα	Κατά τεκμήριο ανεπαρκής	Περιορισμένη– εξαρτώμενη άμεσα από τη ζήτηση	Επαρκής (κατά το σχεδιασμό εξασφάλιση σύνδεσης όλων των κόμβων του δικτύου)
6.Συχνότητα δρομολογίων	Μη ικανοποιητική την περίοδο εκτός αιχμής	Απόλυτη διακύμανση της συχνότητας με την εποχικότητα της ζήτησης	Εξασφάλιση ελάχιστης συχνότητας κατά το σχεδιασμό
7.Αξιοπιστία δρομολογίων	Έλλειψη αξιοπιστίας ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο	Εκτιμάται ικανοποιητική	Ικανοποιητική με προϋπόθεση τήρηση ανταποκρίσεων συνδέσεων
8.Χρόνος ταξιδιού/ταχύτητα	Μέτρια, αν και έχουν βελτιωθεί σημαντικά λόγω βελτίωσης χαρακτηριστικών μεταφορικών μονάδων	Σημαντική μείωση χρόνου ταξιδιού ιδιαίτερα την περίοδο αιχμής	Εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ελαχιστοποίηση του χρόνου ανταπόκρισης μετεπιβίβασης
9.Εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας -για το κοινωνικό σύνολο -για τον ιδιώτη	-μέτρια (αφού μεγάλες μεταφορικές μονάδες προσεγγίζουν σε πολλούς κόμβους) -μέτρια (ομοίως)	-μικρή -μεγάλη	-μεγάλη -μεγάλη
10. Επιπτώσεις από την άρση του προνομίου ακτοπλοΐας	Σημαντικές	Πολύ μεγάλες. Μπορούν να αντιμετωπισθούν με κατάλληλο χειρισμό του συστήματος επιδότησεων.	Ελεγχόμενες

Πηγή: Χλωμούδης κ.ά. (2007)

Κεφάλαιο 4: Δίκτυα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

4.1 Οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών

Η κάλυψη της ζωτικής ανάγκης των κατοίκων των νησιών για μετακίνηση και επικοινωνία, καλύπτεται από ένα δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που αποτελείται από γραμμές που συνδέουν την ξηρά με τα νησιά ή τα νησιά μεταξύ τους. Αυτές τις γραμμές, που στην ουσία αποτελούν θαλάσσιους διαδρόμους, μπορεί κανείς να τις φανταστεί ως νοητές προεκτάσεις των οδικών αρτηριών της χώρας ώστε να καθίσταται δυνατή η σύνδεση μεταξύ τους, όλων των περιοχών της χώρας και να διασφαλίζεται η εδαφική συνέχεια αλλά παράλληλα και το αίσθημα ισότητας και ίσων ευκαιριών στους κατοίκους των νησιών.

Τα σημαντικότερα προβλήματα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έχουν καταγραφεί, οφείλονται σε παράγοντες που σχετίζονται τόσο με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όσο και σε ανεπάρκειες οργανώσεων και έργων υποδομής. Συγκεκριμένα, σαν σημαντικότερες αδυναμίες μπορούν να καταγραφούν οι ακόλουθες:

- Η πλειοψηφία των νησιών του αρχιπελάγους βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα.
- Ο πολυνησιακός χαρακτήρας και μεγάλη γεωγραφική διασπορά των νησιών του Αιγαίου.
- Η ανομοιογένεια στα κοινωνικό-οικονομικά μεγέθη και το επίπεδο της ανάπτυξης των νησιών.
- Οι μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες και η διακοπή της εξυπηρέτησης τόσο το χειμώνα αλλά και το καλοκαίρι.
- Οι μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση.
- Ο μικρός όγκος μεταφορικού έργου σε σχέση με την περιοχή εξυπηρέτησης.
- Η σημαντική ποιοτική διαφορά του διαθέσιμου στόλου.
- Η κακή οργάνωση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών και η σημαντική διαφοροποίηση στις παρεχόμενες υπηρεσίες ανάμεσα σε νησιά και γεωγραφικές περιοχές και ανάμεσα στις περιόδους του έτους.

Στο πλαίσιο που διαμορφώνουν οι παραπάνω αδυναμίες, η μορφή του υφιστάμενου δικτύου παρουσιάζεται με τα παρακάτω προβλήματα, που σχετίζονται με το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης:

- i. Η υφιστάμενη διαμόρφωση των ακτοπλοϊκών γραμμών με τρόπο ακτινικό από το ηπειρωτικό λιμάνι κρίνεται προβληματική.
- ii. Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί σοβαρές καθυστερήσεις ιδίως για τους επιβάτες των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών, στερεί την επικοινωνία μεταξύ γειτονικών νησιών, που συμβαίνει να μην βρίσκονται πάνω στην ίδια γραμμή και κυρίως δεν προσφέρει την επικοινωνία των νησιών με την έδρα των νομών τους. Υπάρχουν γραμμές που περιλαμβάνουν 10 με 15 λιμάνια.
- iii. Το ακτινικό δίκτυο των γραμμών χαρακτηρίζεται από τη σχεδόν αποκλειστική χρήση των ηπειρωτικών λιμανιών της Αττικής ως βασικών αφετηριών λιμένων προκαλεί σοβαρές συμφορήσεις στα λιμάνια, ιδιαίτερα τους μήνες τουριστικής αιχμής και καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις.
- iv. Η έλλειψη ενδο-επαρχιακών και διαπεριφερειακών ακτοπλοϊκών συνδέσεων σημειώνεται από τους φορείς της νησιωτικής περιοχής και τους κατοίκους της, ως βασική αδυναμία του ακτοπλοϊκού συστήματος.
- v. Η εξυπηρέτηση των νησιών δεν είναι ισόρροπη κατά τη θερινή περίοδο. Η εξυπηρέτηση σε ικανοποιητικό βαθμό μόνο των μεγάλων νησιών με την αξιολογεί κίνηση οδηγεί στον πολλαπλασιασμό του αριθμού των νησιών, που έχοντας μικρό πληθυσμό, καλύπτουν τις

συγκοινωνιακές τους ανάγκες από το άγονο – επιδοτούμενο δρομολόγιο ή εξυπηρετούνται με μικρή συχνότητα.

- vi. Το επίπεδο εξυπηρέτησης μειώνεται σημαντικά και η ασυνέχεια των συνδέσεων μεταξύ των νησιών επιδεινώνεται κατά τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή.
- vii. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει μια σημαντική πτώση, περίπου 80%, σε σχέση με τη θερινή περίοδο.

Ο σχεδιασμός ενός εθνικού ακτοπλοϊκού δικτύου στην ελληνική επικράτεια, αποτελεί ένα εξαιρετικά περίπλοκο πρόβλημα αν ληφθούν υπόψη όλοι οι παράγοντες και μεταβλητές που επηρεάζουν τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος.

Από την πλευρά των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων τίθενται τα κριτήρια της ποιότητας προσφοράς, της αποδοτικότητας του δικτύου και της κάλυψης της ζήτησης και συγκεκριμένα:

- ο Ποιότητα προσφοράς. Το κριτήριο αυτό αντιπροσωπεύει την προτίμηση ενός μεμονωμένου ατόμου που αντιστοιχεί στο ‘μέσω χρήστη’ του δικτύου. Ένας τέτοιος χρήστης προτιμά οποιαδήποτε διαμόρφωση δικτύου με γρηγορότερες, ασφαλέστερες και πιο αξιόπιστες συνδέσεις.
- ο Αποδοτικότητα δικτύου. Από ένα τέτοιο κριτήριο εκτιμούν οι πλοιοκτήτες και η πολιτεία αν το δίκτυο είναι καλό βάση της οικονομικής θεωρίας.
- ο Κάλυψη της ζήτησης. Αυτό το κριτήριο υπολογίζει την ικανοποίηση τριών ομάδων χρηστών δικτύου: των τουριστικών, των κοινωνικών και των μεταφορέων. Σε αυτό το επίπεδο λαμβάνει υπόψη η ικανοποίηση κοινωνικών ομάδων και μεμονωμένων χρηστών.

Ο σχεδιασμός των δικτύων επιβάλλεται να υλοποιεί τις αρχές της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης: αποτελεσματικότητα, ισότητα και συνοχή. Η αποτελεσματικότητα ερμηνεύεται με την εισαγωγή του κριτηρίου της συντομότερης διαδρομής και επιδιώκει την ελαχιστοποίηση του χρόνου ταξιδιού και του μεταφορικού κόστους. Η ισότητα ερμηνεύεται από τη χρήση του κριτηρίου της μέγιστης ζώνης επιρροής και στοχεύει στην ισοκατανομή της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Η συνοχή επιτυγχάνεται με την ομαδοποίηση του δικτύου σε ζώνες εξυπηρέτησης και τη μεταξύ τους διασύνδεση. Ο συνδυασμός των τριών αποτελεί και την καλύτερη λύση στην αντιμετώπιση του στρατηγικού προβλήματος του σχεδιασμού του Εθνικού Ακτοπλοϊκού Δικτύου (Σαμπράκος, 2001).

4.2 Απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage (Κανονισμός 3577/92)

Η απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα σύνθετο ζήτημα με πολλές προεκτάσεις. Δεν μπορεί να συγκριθεί με την απελευθέρωση που έχει πραγματοποιηθεί σε άλλες αγορές, όπως η ενέργεια και η επικοινωνία. Υπάρχουν σημαντικές διαφορές, οι οποίες δεν μπορούν να ομαδοποιήσουν κοινά χαρακτηριστικά, ώστε να μπορούν να εξαχθούν αντιπροσωπευτικά αποτελέσματα.

Ενδεικτικά αναφέρονται κάποιοι παράμετροι που διαφοροποιούν την αγορά των θαλάσσιων μεταφορών σε νησιωτικές περιοχές και μάλιστα με χαμηλότερους δείκτες ανάπτυξης.

- Οι μεταφορές αποτελούν δημόσιο αγαθό.
- Οι μεταφορές αποτελούν μοχλό ανάπτυξης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- Οι μεταφορές διαφέρουν από χώρα σε χώρα, αλλά και από νησί σε νησί, εξαιτίας των ιδιαιτεροτήτων των γεωγραφικών περιοχών, της νησιωτικότητας, της περιφερειακότητας, των ιδιαίτερων αναγκών και απαιτήσεων των τοπικών πληθυσμών, των αναγκών των εθνικών οικονομιών (στην Ελλάδα, παραδείγματος χάρη, ο τουρισμός αποτελεί τη σημαντικότερη πηγή εσόδων στο Α.Ε.Π.), της διαφορετικής κουλτούρας, της διαφορετικής διείσδυσης στην τεχνολογία κάθε χώρας.

Εξαιτίας αυτών των παραμέτρων διαφαίνεται η ανάγκη εξέτασης της προσαρμογής της απελευθέρωσης με βάση τις ιδιαιτερότητες της κάθε χώρας, του δείκτη περιφερειακότητας και βαθμού νησιωτικότητας της. Είναι βέβαιο ότι η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών έχει απήχηση και αποτελεσματικότερη εφαρμογή στην ποντοπόρο Ναυτιλία, όπου δεν υπάρχουν ιδιαίτερα κρίσιμα χαρακτηριστικά και ο ανταγωνισμός προσφέρει τη λύση στη παροχή των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ο Κανονισμός 3577/92, επιβάλλει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (καμποτάζ) για οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημασία ενός κράτους μέλους της Ε.Ε., και εφόσον δύναται να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος-σημαίας και τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο 1993 και περιλαμβάνει:

- *υπηρεσίες θαλάσσιου καμποτάζ μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων*, δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους-μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά
- *υπηρεσίες εφοδιασμού 'off-shore'*: δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους
- *θαλάσσιες μεταφορές καμποτάζ μεταξύ λιμένων σε νησιά*: δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός και του αυτού κράτους μέλους, ή λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους

Οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας μπορούν να επωφεληθούν της ελευθερίας της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ. Σ' αυτούς περιλαμβάνονται:

- οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες
- οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος
- οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημασία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

Στα κρίσιμα άρθρα του Κανονισμού 3577/92 προβλέπεται ότι τα κράτη – μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να ορίσουν υπηρεσίες «δημόσιου συμφέροντος». Για την παροχή τους υπογράφουν σχετικές συμβάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά. Οι συμβάσεις αυτές ρυθμίζουν την ικανότητα, την ποιότητα και τις υποχρεώσεις όσων προσφέρουν και προσδιορίζουν τις υπηρεσίες, σε αμερόληπτη βάση για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη – μέλη και μπορούν να περιλαμβάνουν. Ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών και μπορεί να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας
- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών
- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις
- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες

Ως 'υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας' νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

Τέλος, έχει προβλεφθεί η λήψη μέτρων διασφάλισης μετά από έγκριση της επιτροπής σε περιπτώσεις «σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς», δηλαδή με την εμφάνιση συνθηκών που προκαλούν μεγάλη ανισορροπία ζήτησης και προσφοράς και απειλείται σημαντικός αριθμός πλοιοκτητών και με αποτέλεσμα να συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας. Χρήση αυτής της διαδικασίας έκανε η Ισπανία, η οποία μετά τη έγκριση της Επιτροπής καθυστέρησε την εφαρμογή του κανονισμού κατά ένα εξάμηνο.

Για την απελευθέρωση, ο Κανονισμός προέβλεπε ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής για περίοδο 12 ετών, ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος προσαρμογής. Οι ελληνικές αντιρρήσεις αναφορικά με τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς λήφθηκαν υπόψη και έγινε αποδεκτή η μεγαλύτερη διάρκεια παρέκκλισης της Ελλάδας για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η Ελλάδα είναι το τελευταίο κράτος – μέλος που κλήθηκε να εφαρμόσει τον Κανονισμό στις τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω των 650 κ.ο.χ., από τον Ιανουάριο 2004.

Η μεταβατική περίοδος ικανοποίησε τους πλοιοκτήτες, ενώ οι προβλέψεις για τους κανόνες που διέπουν τη σύνθεση των πληρωμάτων ικανοποίησαν τη ναυτεργασία που διατήρησε σε ένα βαθμό την πλεονεκτική της θέση έναντι των υπηκόων τρίτων χωρών και οι διατάξεις που αφορούν τα θέματα υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας κάλυψαν τις ανησυχίες κρατών – μελών με νησιωτικές περιοχές (Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 3577/92).

4.2.1 Εφαρμογή της Απελευθέρωσης του θαλάσσιου cabotage

Η εφαρμογή της απελευθέρωσης του θαλάσσιου καμποτάζ συνοδεύτηκε αρχικά από την πρόταση της Δανικής και Πορτογαλικής κυβέρνησης να ισχύει η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου καμποτάζ και από πλοία που είναι νηολογημένα στα δεύτερα νηολόγια που έχουν καθιερώσει. Όμως, στην πρώτη έκθεση αξιολόγησης της εφαρμογής του Κανονισμού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995) απέρριψε την τροποποίηση του αρχικού κανονισμού προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση, θεωρώντας ότι οι απαιτήσεις επάνδρωσης αυτών των σημαιών, (είτε αφορούν στην υπηκοότητα ή στους όρους αμοιβής και των ασφαλιστικών εισφορών των εργαζομένων) θα πρόσφεραν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε ορισμένους πλοιοκτήτες και θα δημιουργούσαν προβλήματα απασχόλησης σε ευρωπαϊούς ναυτικούς. Με την καθιέρωση δεύτερου «διεθνούς» νηολογίου να αποτελεί πρακτική ορισμένων μόνο κρατών-μελών, η πρόταση αυτή απορρίφθηκε, τόσο για συμβολικούς λόγους, είτε ουσίας και στην προσπάθεια να διατηρηθεί η ευαίσθητη ισορροπία που είχε επιτευχθεί.

Στη δεύτερη έκθεση εφαρμογής του Κανονισμού (Επιτροπή, 1998) , η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης του αρχικού κανονισμού προβλέποντας τη δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών με πλοία που επανδρώνονται με βάση το θεσμικό πλαίσιο του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένα. Η πρόταση ανέτρεψε τις αρχικές προβλέψεις σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων που προσφέρουν υπηρεσίες θαλάσσιου καμποτάζ και έχοντας ως σημείο αναφοράς το σύνολο των ενδοκοινοτικών μεταφορών, πρότεινε τη διάκριση μεταξύ:

- πλοίων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και υπηρεσίες πορθμείων, για τις οποίες ισχύουν οι κανόνες του κράτους-υποδοχής αναφορικά με τη σύνθεση του πληρώματος και οι κανόνες του κράτους-σημαίας ισχύουν για οποιαδήποτε άλλο θέμα σχετικά με το πλήρωμα
- πλοίων που συμμετέχουν στις υπόλοιπες ενδοκοινοτικές μεταφορές, για τις οποίες οι κανόνες του κράτους-σημαίας ισχύουν για όλα τα σχετικά με το πλήρωμα θέματα.

Στην ίδια έκθεση της Επιτροπής, σχετικά με τη εφαρμογή του κανονισμού κατά την περίοδο έως το 1997, παρατηρείται ότι το θαλάσσιο καμποτάζ των μεσογειακών κρατών μελών να έχει αυξηθεί σε 9,05 εκατ. τόνους, από 8,35 εκατ. τόνους το 1995, το μερίδιο των πλοίων τρίτων-σημειών μετά την εφαρμογή του Κανονισμού είχε μειωθεί σε 8,1% των συνολικών φορτίων έναντι 8,1% το 1995. τέσσερα χρόνια αργότερα, στην τέταρτη έκθεση της Επιτροπής,

διαπιστώνεται ότι το νέο στάδιο απελευθέρωσης δεν δημιούργησε προβλήματα στην αγορά. Οι συνολικοί όγκοι μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην Ε.Ε. παρέμειναν σχετικά σταθεροί. Όσο αφορά τα εμπορεύματα, η εθνική αγορά με την υψηλότερη κυκλοφορία είναι εκείνη της Μεγάλης Βρετανίας, ακολουθούμενη από την ιταλική αγορά. Η μεταφορά υγρών χύδην καταλαμβάνει την πρώτη θέση από άποψη τύπου μεταφερθέντων εμπορευμάτων. Όσο αφορά τους επιβάτες, η μεγαλύτερη κυκλοφορία παρατηρείται στην Ελλάδα και στην συνέχεια στην Ιταλία και τη Μεγάλη Βρετανία.

Συνολικά, η είσοδος ξένων πλοίων στην εθνική ακτοπλοΐα εξακολουθεί να είναι περιορισμένη στα περισσότερα κράτη μέλη, ενώ τα πέντε άμεσα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη (Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία) εκμεταλλεύτηκαν το στάδιο της απελευθέρωσης για να βελτιώσουν την ποιότητα των στόλων τους.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, στο οποίο υποβλήθηκε προδικαστικό ζήτημα, εξέδωσε την πρώτη απόφαση του για την ερμηνεία των διατάξεων όσον αφορά τη δημόσια υπηρεσία του κανονισμού στις 20 Φεβρουαρίου 2001. Το Δικαστήριο έλαβε θέση ιδίως όσο αφορά τη νομιμότητα ενός συστήματος εκ των προτέρων χορήγησης έγκρισης και τη δυνατότητα συνύπαρξης μιας σύμβασης και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στην ίδια γραμμή.

Στο πρώτο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός επιτρέπει να υπόκειται στην εκ των προτέρων χορήγηση διοικητικής έγκρισης η εκτέλεση τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών από και προς τις νήσους και μεταξύ των νήσων, μόνον:

- εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας εξαιτίας της ανεπάρκειας των τακτικών γραμμών μέσα σε μία κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού
- εφόσον αποδειχθεί επίσης ότι αυτό το καθεστώς εκ των προτέρων χορήγησης διοικητικής έγκρισης είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο
- εφόσον ένα τέτοιο σύστημα βασίζεται σε αντικειμενικά και χωρίς διακρίσεις κριτήρια, εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στο δεύτερο σημείο, το Δικαστήριο επεσήμανε ότι ο κανονισμός πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος, στην ίδια γραμμή ή στην ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και να συνάπτει παράλληλα με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη συμμετοχή στις ίδιες τακτικές γραμμές από και προς τις νήσους καθώς και μεταξύ των νήσων, υπό τον όρο ότι μπορεί να αποδειχτεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και εφόσον αυτή η εκ παραλλήλου εφαρμογή πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις και είναι δικαιολογημένη ως προς τον επιδιωκόμενο στόχο κοινής ωφέλειας.

Το 2003 (δέκα χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92), η Επιτροπή εξέδωσε μια ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού. Η Ανακοίνωση διευκρινίζει το πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, ποιοι δύναται να είναι πάροχοι και ποιες υπηρεσίες εμπίπτουν στον κανονισμό. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις παρεκκλίσεις από την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών οι οποίες είναι τρεις (Χλωμούδης κ.ά., 2007):

- κανόνες κράτους-υποδοχής για τα θέματα στελέχωσης των πλοίων που εκτελούν υπηρεσίες ενδομεταφοράς μεταξύ των νησιών, η οποία δικαιολογείται λόγω των σημαντικών διαφορών κόστους που συνεπάγονται οι διαφορές απαιτήσεων των κοινοτικών νηολογίων σε θέματα υπηκοότητας ναυτικών.
- επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής και τακτική επικοινωνία στα νησιά
- θέσπιση μέτρων διασφάλισης προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς.
- Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδεται στα θέματα επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και στη διαδικασία και τους όρους συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε περιπτώσεις όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν καλύπτουν τις προϋποθέσεις για επαρκή εξυπηρέτηση των νησιωτικών γραμμών είτε δεν επιδεικνύεται καθόλου επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις επιβολής δημόσιας υπηρεσίας σημαντικά σημεία είναι ο περιορισμός

τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις (λιμένες εξυπηρέτησης, τακτική εξυπηρέτηση, συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, επιβαλλόμενα κόμιστρα, επάνδρωση σκάφους) και η αποφυγή διακρίσεων σε βάρος οποιουδήποτε κοινοτικού πλοιοκτήτη, δηλαδή, στην αναλογική επιβολή των απαιτήσεων και στο τυχόν οικονομικό αντιστάθμισμα.

4.2.2 Η Ελληνική Εμπειρία Απελευθέρωσης στην Ακτοπλοΐα

Η εξέλιξη στο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών μεταφορών αποτέλεσε κυρίαρχο θέμα τόσο στο κεντρικό πολιτικό επίπεδο όσο και σε τοπικό κοινωνικό και δη νησιωτικό. Η ακτοπλοΐα διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού έθνους από πολλές πλευρές. Από τη γεωγραφική διάσταση, η ακτοπλοΐα αποτελεί τη «γέφυρα» που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά δημιουργώντας τις θαλάσσιες λεωφόρους. Από την οικονομική και κοινωνική διάσταση, η ακτοπλοΐα επιδρά καθοριστικά στην οικονομική ανάπτυξη καθώς και σε ειδικά μεγέθη, όπως ο πληθυσμός και η ελκυστικότητα των νησιωτικών προορισμών, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη, εγκατάσταση και βελτίωση της ποιότητας της ζωής.

Τα δεδομένα εξηγούν τη μακρόχρονη ενασχόληση του κράτους αλλά και την κινητοποίηση των κοινωνικών εταιρειών με σκοπό τη διαμόρφωση του βέλτιστου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας (Χλωμούδης κ.ά., 2007).

4.2.3 Το απελευθερωμένο περιβάλλον που επέφερε η άρση του cabotage

Η κοινή πολιτική των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνει ένα ευρύ πεδίο εναρμονίσεων και εφαρμογών από εθνικά δίκαια, έτσι ώστε η Ε.Ε. να διέπεται από ενιαίους κανόνες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, χωρίς να παραγνωρίζονται οι ιδιαίτερες ανάγκες των επιμέρους Κρατών Μελών. Στόχος της Ε.Ε. είναι η άρση των περιοριστικών μέτρων και η δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού, όπου θα εξασφαλίζεται η διακίνηση εμπορευμάτων, ανθρώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου.

Όμως, ο νευραλγικός τομέας των ακτοπλοϊκών μεταφορών, στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη, δεν λειτουργεί πλήρως σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά υπόκειται σε έμμεσες ή άμεσες ρυθμιστικές παρεμβάσεις του κράτους προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή διεξαγωγή υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος και επικοινωνιών. Μέχρι τις αρχές τις δεκαετίας του 1990 τα περισσότερα κράτη – μέλη (με εξαίρεση αυτά της Βορείου Ευρώπης) που διέθεταν θαλάσσιες συγγκοινωνίες, εξασκούσαν κάποιου είδους περιορισμούς στην πρόσβαση πλοίων με ξένη σημαία, στις εθνικές ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες.

Στα πλαίσια της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών μεταφορών η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να προηγηθούν οι κανόνες απελευθέρωσης του ανταγωνισμού, ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Έτσι η Επιτροπή πρότεινε και το Συμβούλιο ψήφισε κανόνες, με σκοπό την οριοθέτηση του νομοθετικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών μεταφορών και την προοδευτική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, όπως επιτάσσουν οι ιδρυτικοί κανόνες της Ε.Ε.

Κεντρικοί άξονες της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού ήταν οι εξής:

- i. Η σταδιακή άρση των διαφορών περιοριστικών μέτρων στην ακτοπλοΐα, ή η σταδιακή απελευθέρωση παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών ή η λεγόμενη σταδιακή απελευθέρωση του sabotage.
- ii. Η εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών.
- iii. Η εξασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- iv. Η εξασφάλιση παρεχόμενων τακτικών θαλάσσιων υπηρεσιών για τη συνοχή του νησιωτικού με τον ηπειρωτικό χώρο από το Κράτος, ως ρυθμιστική ή καθολικού φορέα θαλάσσιων υπηρεσιών.
- v. Η στελέχωση των πλοίων και ιδιαιτέρως η εξασφάλιση κανόνων για την ελεύθερη διακίνηση των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εφαρμογή της βασικής αρχής της πολιτικής των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενοποίηση των ευρωπαϊκών θαλάσσιων ενδομεταφορών μέσω της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών, αποτελεί ο Κανονισμός του Συμβουλίου 3577/92. οι θαλάσσιες ενδομεταφορές απελευθερώθηκαν στην 1^η Ιανουαρίου 1993. Η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ελλάδα όμως αποφασίστηκε να απελευθερώσουν σταδιακά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές τους. Έτσι οι κρουαζιέρες απελευθερώθηκαν την 1.1.1995, τα στρατηγικά εμπορεύματα (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό) την 1.1.1997, η παροχή υπηρεσιών με πλοία κάτω των 650 κοχ την 1.1.1998 για λιμένες κυρίως χώρας και από 1.1.2004 για island connections και τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων για τους νησιωτικούς λιμένες της Μεσογείου την 1.1.1999. Ειδικά για την Ελλάδα η απελευθέρωση προβλέφθηκε (για τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω των 650 κοχ) την 1.1.2004.

Με βάση το νόμο 2932,2001 απελευθερώθηκε από την 1^η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/92).

Από την μοναδικότητα του νησιωτικού χαρακτήρα της Ελλάδας προκύπτει ότι αφενός για τη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου που θα λαμβάνει υπόψη του τόσο τις ανάγκες τους κράτους, όσο και τα συμφέροντα των επιχειρηματιών δεν υπάρχει κάποιο πρότυπο από το εξωτερικό που θα μπορούσε να αντιγραφεί, και αφετέρου ότι δεν υπάρχει αντίστοιχη, δηλαδή με τις ίδιες ιδιαιτερότητες, περίπτωση απελευθέρωσης του τομέα σε άλλη χώρα, ώστε να μελετηθούν οι επιπτώσεις που εμφανίστηκαν και να εκτιμηθούν οι όποιες συνέπειες που θα πρέπει να αναμένονται.

Με τον όρο απελευθέρωση νοείται η άρση του προστατευτισμού γεγονός το οποίο πρακτικά σημαίνει τη χαλάρωση των τυχόν εμποδίων πρόσβασης στην Αγορά, αλλά κυρίως την εφαρμογή και παγίωση κανόνων ανταγωνισμού με στόχο την δημιουργία ενός περιβάλλοντος βιώσιμου οικονομικά και ευνοϊκού για επενδύσεις. Το Κράτος διατηρεί τη θεσμική του υποχρέωση για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της κοινωνικής συνοχής για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος.

Ο ελεύθερος ανταγωνισμός στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ως βασικό σκοπό, μεταξύ άλλων, την απαγόρευση των συμπράξεων, οι οποίες έχουν σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού και την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης επί συνόλου ή μέρους της αγοράς.

Η ικανότητα του πλοιοκτήτη να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες ακτοπλοΐας σημαίνει συμμόρφωση με ότι προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες, η κοινοτική και η εθνική νομοθεσία για τα θέματα ασφάλειας και αξιοπλοΐας, τα όρια ηλικίας για τα πλοία κ.ο.κ. σημαίνει επίσης, έλεγχο της οικονομικής ευρωστίας του πλοιοκτήτη και έλεγχο της αξιοπιστίας που έναντι φορολογικών υποχρεώσεων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Ακόμα, θα πρέπει να υπάρχει και ασφάλιση του πλοίου για ην απώλεια ζωής, την πρόκληση σωματικής βλάβης, για υλικές ζημιές, για καθυστέρηση μεταφοράς, για ρύπανση περιβάλλοντος κλπ. Ειδικά για τις μη Ελληνικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υπάρχει και υποχρέωση ορισμού εκπροσώπου και αντικλήτου στην Ελλάδα των πλοιοκτητών και διασφάλιση με αυτό τον τρόπο μιας σοβαρής παρουσίας, αλλά και του ελέγχου όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συνθήκες.

Η «ικανότητα» παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να σημαίνει επίσης και μια σειρά από άλλα θέματα, στα οποία και πάλι καλείται το κράτος να εξασφαλίσει στον μετακινούμενο, όπως:

- έλεγχος του πλοιοκτήτη, (αποκλείονται, εκείνοι που έχουν καταδικαστεί για σοβαρά ναυτικά αδικήματα όπως για παράδειγμα, πρόκληση ναυαγίου, για μεταφορά λαθρομεταναστών, ναρκωτικών, για λαθρεμπορία και άλλα)
 - χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων
 - η δημόσια ανακοίνωση των δρομολογίων για την ενημέρωση του επιβατικού κοινού κ.ο.κ
- Το Κράτος πρέπει να μπορεί να εξασφαλίζει ότι οι συνθήκες υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού επικρατούν πράγματι και δεν υφίσταται κανενός είδους «επηρεασμός» του συστήματος. Έτσι θα πρέπει να μπορεί:
- να γνωρίζει τη ζήτηση, και να αξιολογεί με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια την προσφορά,
 - να ελέγχει – επιβεβαιώνει ότι προσφέρεται το ζητούμενο από τους πολίτες επίπεδο εξυπηρέτησης, και ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες προσφέρουν πράγματι αυτό που υπόσχονται,
 - να μπορεί να σχεδιάζει για το μέλλον,
 - να θέτει αντικειμενικούς κανόνες «συμπεριφοράς» όλων των εμπλεκόμενων στο σύστημα,
 - να ελέγχει αποτελεσματικά την προσφορά για περιπτώσεις στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μέσα από «συμφωνίες μεταφορών», εξαγορές, συγχωνεύσεις και γενικά κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.
 - να μπορεί δια του ελέγχου της ανάπτυξης του συστήματος της λιμενικής υποδομής και των χερσαίων συνδέσεων αυτής, να εξασφαλίζει την προσφορά υπηρεσιών ακτοπλοΐας έτσι όπως προσδιορίζουν οι αρχές, της δίκαιης και ισόρροπης ανάπτυξης, του σωστού χωροταξικού σχεδιασμού, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ανάπτυξης των απομακρυσμένων περιοχών και της αναζωογόνησης νησιών, που τις τελευταίες δεκαετίες εγκαταλείπονται από τους κατοίκους τους κλπ.

4.3 Το νομοθετικό πλαίσιο των θαλάσσιων συγκοινωνιών στην Ελλάδα και οι συνέπειες του ν.2932/01

Κατ' εφαρμογή του νόμου 2932/2001 οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες κλήθηκαν να αιτηθούν την ελεύθερη δρομολόγηση των πλοίων τους σε γραμμές της επιλογής τους, χωρίς τους περιορισμούς και τον παρεμβατισμό που χαρακτήριζε το προηγούμενο καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας. Επομένως, το βασικό στοιχείο της ελεύθερης δρομολόγησης πλοίων είναι η ανάληψη συγκοινωνιακής υπηρεσίας σε γραμμές της επιλογής των ενδιαφερόμενων, με τη δρομολόγηση των κατάλληλων πλοίων και υπό τις εξής προϋποθέσεις (Νόμος 2932/2001):

- i. Η δρομολόγηση των πλοίων να γίνεται για ένα ολόκληρο έτος.
- ii. Το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της εκάστοτε λιμενικής υποδομής.
- iii. Ο μεταφορέας να αναλαμβάνει και να έχει την ικανότητα παροχής των μεταφορικών αυτών υπηρεσιών.
- iv. Οι ναύλοι να ορίζονται και να δηλώνονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αλλά το κράτος να μπορεί να επέμβει αιτιολογημένα και σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, όταν θίγεται το δημόσιο συμφέρον, δηλαδή σε περιπτώσεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού και δημιουργίας συνεννόησης μεταξύ των επιχειρηματιών για καθορισμό υψηλών ναύλων ή την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.
- v. Η κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των νησιών, όπου δεν εμφανίστηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον, να γίνεται μέσω της επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

4.3.1 Η διαδικασία δρομολόγησης πλοίων

Η κύρια συνέπεια της ελεύθερης δρομολόγησης πλοίων, όπως αναμενόταν άλλωστε, είναι η συσσώρευση των αιτήσεων των ενδιαφερομένων, στις πιο κερδοφόρες γραμμές, με αποτέλεσμα να μένουν χωρίς συγκοινωνιακή κάλυψη αρκετά νησιά, ενώ επιπροσθέτως, η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση που προκύπτει σε άλλα νησιά να είναι υποδεέστερη από αυτήν που θέτουν οι πάγιες ανάγκες τακτικότητας και συνέχειας. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης, που καταγράφονται στις άγονες γραμμές, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές, πλοίων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, περιορίζουν τα περιθώρια κέρδους που μόνο η κρατική βοήθεια, με κίνητρα, μπορεί να δημιουργήσει.

Κατόπιν των προαναφερομένων και προς κάλυψη των θαλάσσιων συγκοινωνιακών απαιτήσεων της χώρας, εφαρμόζονται οι διαδικασίες που προβλέπονται στο νόμο 2932/2001, δηλαδή υποβάλλονται προσκλήσεις από τα συναρμόδια Υπουργεία (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Ανάπτυξης), είτε για σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εκμετάλλευση δρομολογιακών γραμμών από 3 έως 5 έτη με κίνητρο την αποκλειστικότητα, είτε για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά τη διενέργεια μειοδοτικών διαγωνισμών (οικονομικό αντιστάθμισμα – επιδοτήσεις). Δ

Σύμφωνα πάντα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Αιγαίο και Νησιωτικής Πολιτικής υπάρχουν αρκετά νησιά με χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον (Πάτμο, Λέρο, Λειψοί, Κάλυμνο, Καστελόριζο, Τήλο, Σύμη, Χάλκη, Κάσο, Κάρπαθο, Κίμωλο, Φολέγανδρο, Σίκινο, Θηρασία, Ανάφη, Δονούσα, Αμοργό, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Ηρακλεία, Φούρνοι, Ψαρά, Οινούσες, Άγιος Ευστράτιος, Σαμοθράκη, Λήμνος, Μαθράκι, Οθωνοί, Ερεϊκούσα, Καστός, Γαύδος, Κύθηρα, Αντικύθηρα).

4.3.2 Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών

Η εξυπηρέτηση των νησιών με χαμηλή ζήτηση αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης έναντι «αντισταθμιστικών οφελών» μεταξύ Πολιτείας και εταιρειών. Το τελικό αποτέλεσμα εντάσσει τα νησιά της χαμηλής ζήτησης σε προβληματικά δρομολόγια (πολλές φορές σε άλλες γραμμές από αυτές που προβλεπόταν αρχικά), οι χρόνοι ταξιδιού από και προς αυτά τα νησιά καθιστούν απαγορευτική την ανάπτυξη τους και την οικονομική τους βιωσιμότητα, ενώ αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα νησιά αυτά εξυπηρετούνται στην πλειοψηφία τους σε «μη εμπορικές ώρες».

Στην κατηγορία θαλάσσιων συνδέσεων που χαρακτηρίζονται από υψηλές συχνότητες εξυπηρέτησης ανήκουν συνδέσεις όπως Μύκονος-Τήνος, Νάξος-Πάρος, Μύκονος-Ραφήνα, Πάρος-Σαντορίνη, Νάξος-Σαντορίνη, Μύκονος-Σύρος, Βόλος-Σκιάθος και γενικά οι συνδέσεις που βρίσκονται στην ακτίνα επιρροής των πλοίων υψηλών ταχυτήτων και έχουν υψηλή τουριστική κίνηση.

Στην κατηγορία που χαρακτηρίζονται από υψηλές συχνότητες εξυπηρέτησης ανήκουν οι συνδέσεις μεταξύ νησιών με παραδοσιακά χαμηλές ανταλλαγές λόγω ακτινικού σχεδιασμού γραμμών από τον Πειραιά και έλλειψη περιφερειακών-τοπικών συνδέσεων (π.χ. σύνδεση Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων) και οι δια-νησιωτικές συνδέσεις (μεταξύ νησιών διαφορετικών συμπλεγμάτων, π.χ. Κυκλάδες-Δωδεκάνησα). Χαρακτηριστικά αναφέρουμε συνδέσεις όπως Νάξος-Σίφνος, Κύθος-Μύκονος, Σαντορίνη-Αμοργός, Άνδρος-Πάρος, Πάρος-Σκύρος, Κάλυμνος-Καστελόριζο, Πάτμος-Αρκεοί, Χίος-Νάξος, Μύκονος-Πάτμος, Ρόδος-Ικαρία, Βαθύ-Πάτμος.

Οι ώρες εξυπηρέτησης των λιμανιών είναι μείζον πρόβλημα κατά τη θερινή κυρίως περίοδο. Ο προγραμματισμός των αναχωρήσεων των δρομολογίων γίνεται με κριτήρια:

- i. Την αναχώρηση από το ηπειρωτικό λιμάνι εντός «εμπορικού χρονικού διαστήματος»
- ii. Αναχώρηση από το τελικό νησιωτικό λιμάνι σε χρονικό διάστημα που να ελαχιστοποιεί το χρόνο παραμονής σε αυτό. Το κριτήριο αυτό είναι κρίσιμο για τους πλοιοκτήτες αφού τα κόστη εκμετάλλευσης των νέων ιδιαίτερα πλοίων, καθιστούν την παραμονή για μεγάλα διαστήματα εκτός εκμετάλλευσης, απαγορευτική.

Οι καθυστερήσεις που επιβαρύνουν τα δρομολόγια λόγω των πολλών ενδιάμεσων προσεγγίσεων είναι μεγάλες, με αποτέλεσμα ο οριακός σχεδιασμός των δρομολογίων να καταστρατηγείται και να προκύπτει η εξυπηρέτηση τουριστικών και μη νησιών σε ώρες που προκαλούν τη μεγάλη ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Υπό το νέο καθεστώς, ο μόνος ρόλος παρέμβασης που είναι δυνατόν να έχει το Κράτος, εστιάζεται στη διαχείριση των χρόνων αναχώρησης, στο πλαίσιο της διαχείρισης της λιμενικής υποδομής, σε μία προσπάθεια ορθολογικής κατανομής της προσφερόμενης προς τα νησιά εξυπηρέτησης.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης μειώνεται σημαντικά και η ασυνέχεια των συνδέσεων μεταξύ των νησιών επιδεινώνεται κατά τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει μια σημαντική πτώση, περίπου 80%, σε σχέση με τη θερινή περίοδο. Άμεσο αποτέλεσμα της μείωσης αυτής, αποτελεί η δραματική υποχώρηση των επιπέδων εξυπηρέτησης των νησιών. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 40% των θερινών νησιωτικών συνδέσεων δεν υφίστανται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στην κατηγορία των θαλάσσιων συνδέσεων που καταργούνται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου ανήκουν όλες εκείνες οι συνδέσεις που κατά τη θερινή περίοδο υπάρχουν για να εξυπηρετούν κυρίως την τουριστική ζήτηση.

Πίνακας 3: Συχνότητα δρομολογίων των πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά, κατά την περίοδο 09/11/2009 – 15/11/2009 και 06/07/2009 – 12/07/2009

Α/Α ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2009)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΙΟΥΛΙΟΣ 2009)
1	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	1	3
2	ΑΙΓΙΑΛΗ ΑΜΟΡΓΟΥ	3	5
3	ΑΜΟΡΓΟΣ	0	6
4	ΑΝΑΦΗ	1	4
5	ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1	1
6	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	4	5
7	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ	6	6
8	ΔΙΑΦΑΝΗ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	1	2
9	ΔΟΝΟΥΣΑ	3	3
10	ΕΥΔΗΛΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	5	3
11	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	3	2
12	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	26	30
13	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	1
14	ΘΗΡΑ	16	42
15	ΘΗΡΑΣΙΑ	0	0
16	ΙΟΣ	8	17
17	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	5	4
18	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ	6	6
19	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	3	4
20	ΚΑΣΟΣ	3	4
21	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
22	ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ	3	3
23	ΚΙΜΩΛΟΣ	4	5
24	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	1	1
25	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	3	9
26	ΚΥΘΗΡΑ	2	2
27	ΚΥΘΝΟΣ	6	8
28	ΚΩΣ	12	12
29	ΛΕΙΨΟΙ	2	2
30	ΛΕΡΟΣ	5	5
31	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
32	ΜΗΛΟΣ	8	31
33	ΜΥΚΟΝΟΣ	11	27
34	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	7	12
35	ΝΑΞΟΣ	20	35
36	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	2
37	ΠΑΡΟΣ	21	38
38	ΠΑΤΜΟΣ	5	5
39	ΡΕΘΥΜΝΟ	1	2
40	ΡΟΔΟΣ	15	16
41	ΣΕΡΙΦΟΣ	8	17
42	ΣΗΤΕΙΑ	2	2
43	ΣΙΚΙΝΟΣ	3	4
44	ΣΙΦΝΟΣ	8	25
45	ΣΥΜΗ	2	2
46	ΣΥΡΟΣ	19	33
47	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	3	2
48	ΤΗΛΟΣ	2	2
49	ΤΗΝΟΣ	8	23
50	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	2	12
51	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	2
52	ΧΑΛΚΗ	1	2
53	ΧΑΝΙΑ	7	9
54	ΧΙΟΣ	7	12
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ		299	512

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Πίνακας 4: Συχνότητα δρομολογίων των πλοίων από το λιμάνι της Ραφήνας, κατά την περίοδο 09/11/2009 – 15/11/2009 και 06/07/2009 – 12/07/2009

Α/Α ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΡΑΦΗΝΑΣ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2009)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΙΟΥΛΙΟΣ 2009)
1	ΑΝΔΡΟ	22	41
2	ΤΗΝΟ	20	61
3	ΜΥΚΟΝΟ	20	67
4	ΠΑΡΟ	-	19
5	ΝΑΞΟ	-	7
6	ΘΗΡΑ	-	7
7	ΙΟ	-	7
8	ΣΥΡΟ	-	7
9	ΜΑΡΜΑΡΙ	24	46
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ		86	262

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Η μειωμένη εξυπηρέτηση της νησιωτικής περιοχής κατά τη χειμερινή περίοδο επιδεινώνεται λόγω της ακύρωσης των δρομολογίων που πραγματοποιείται σαν αποτέλεσμα των κακών καιρικών συνθηκών στα πελάγη. Δημιουργείται έτσι το φαινόμενο νησιά, κυρίως του Αιγαίου, να μένουν χωρίς μεταφορική εξυπηρέτηση για μεγάλα χρονικά διαστήματα κατά τους χειμερινούς μήνες με προφανείς δυσκολίες στη ζωή και συχνά στην υγεία των κατοίκων τους.

Ο επερχόμενος ανταγωνισμός των πλοιοκτητών μετά την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών, αναμένεται να επηρεάσει θετικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και είναι πιθανό να οδηγήσει σε βελτίωση των τιμολογίων για το κοινό. Όμως ήδη διαφαίνονται αρνητικές επιπτώσεις όπως είναι η επικράτηση ολιγοπωλιακών συνθηκών στην αγορά, που στο σύνολο μπορεί να αυξήσουν τις τιμές και να χαμηλώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών.

Οι αρχικές εκτιμήσεις των φορέων, ήταν ότι με την απελευθέρωση της εγχώριας ακτοπλοΐας θα υπάρξουν προβλήματα σε όλες εκείνες τις εταιρείες που χαρακτηρίζονται από ανεπαρκή οργάνωση και διαθέτουν κακής ποιότητας πλοία. Αναμένεται ότι ταυτόχρονα όμως, θα εισαχθούν νέα πλοία και θα ανταγωνισθούν ευθέως όχι μόνο τα υπάρχοντα πλοία, αλλά και τις αεροπορικές γραμμές.

4.3.3 Κανονιστικές ρυθμίσεις και ανταγωνισμός

Το θεσμικό έργο που επιβαλλόταν να πραγματοποιηθεί προκειμένου το εθνικό δίκαιο να εναρμονιστεί με το ενιαίο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πολιτική στις μεταφορές αποτέλεσε μια μεγάλη πρόκληση. Στην προσπάθεια αυτή έμελλε να αναζητηθεί η χρυσή τομή στα φάσμα μεταξύ του καθολικού ελέγχου της αγοράς και της πλήρους απελευθέρωσης. Ο βασικός στόχος που τέθηκε ήταν αφενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφετέρου δε να μην υποβαθμιστούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες στις πιο απομακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να τονιστεί ότι με την πολιτική που αναπτύσσει η Πολιτεία, θα πρέπει να επιδιώκεται η διασφάλιση της σταθερότητας και η εξασφάλιση ίσων ευκαιριών σε όλους, ενισχύοντας και προωθώντας την επιχειρηματικότητα και τους τεχνολογικούς νεοτερισμούς, την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς με την παροχή εγγυήσεων δημόσιου χαρακτήρα. Επομένως η Πολιτεία κλήθηκε να θεσπίσει μια σειρά από κανόνες και διαδικασίες, οι οποίοι στην ουσία ρυθμίζουν και συνθέτουν το πλαίσιο λειτουργίας

μέσα στο οποίο ενεργούν και δραστηριοποιούνται όλοι οι πολίτες. Η λειτουργία του οικονομικού συστήματος της ελεύθερης αγοράς στηρίζεται βέβαια στην «αυτορρύθμιση», με την οποία εξασφαλίζεται η σωστή χρήση των συντελεστών της παραγωγής με σκοπό τη μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα. Συνεπώς, αυτό το καθεστώς της ρύθμισης (regulation) της ακτοπλοΐας έπρεπε να διασφαλισθούν εκείνες οι διαδικασίες που θα οδηγήσουν με ασφάλεια τη μετάβαση στο καθεστώς της αγοράς δηλαδή της αυτορρύθμισης. Η Πολιτεία – Ρυθμιστής, μεταρρύθμισε το υπάρχον κανονιστικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας το οποίο ήταν στηριγμένο στον κρατικό παρεμβατισμό και επέφερε μια σειρά από οικονομικές – διοικητικές – κοινωνικές ρυθμίσεις προσπαθώντας να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα του τομέα, προσπαθώντας να ακολουθήσει συνάμα και την κοινή πολιτική της Ε.Ε. για άρση του cabotage. Με το ν.2932/2001 επιχειρήθηκε από το κράτος να τεθούν οι βάσεις του νέου απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου που θα διέπει την ακτοπλοΐα στον 21^ο αιώνα και το οποίο προσδιόρισε τις κατευθυντήριες γραμμές των θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα, καθώς επίσης έθεσε τους στόχους του που δεν είναι άλλοι από την εξασφάλιση ενός διαφανούς πλαισίου κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και την προστασία του δημόσιου συμφέροντος (διασφάλιση εδαφικής συνέχειας της χώρας, οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή των νησιών, ανάπτυξη τουρισμού και εμπορίου, δημιουργία σύγχρονου δικτύου μεταφορών και ποιοτικών υπηρεσιών για το κοινό). Επιπλέον συστήθηκε το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με σύνθεση αντιπροσωπευτική όλων των φορέων που εμπλέκονται στο σύστημα παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών και με αρμοδιότητες γνωμοδοτικές, ενώ ιδρύθηκε ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία ‘Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών’ η οποία στελεχώθηκε με εξειδικευμένο προσωπικό, δεσμευμένο με υποχρεώσεις δεοντολογίας, το οποίο επωμίσθηκε τον έλεγχο διασφάλισης των όρων υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού καθώς και προστασίας του επιβατικού κοινού.

Στη συνέχεια κατά καιρούς προωθήθηκαν τροπολογίες του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου (ν.2932/2001) προκειμένου να αντιμετωπιστούν παρατηρούμενες δυσλειτουργίες, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι οι εξής:

- η τροποποίηση του άρθρου εβδόμου με την παροχή δυνατότητας ευελιξίας λήψης αποφάσεων στην κάλυψη των επείγουσών ή εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών,
- η τροποποίηση του άρθρου πέμπτου ως προς τον υπολογισμό της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης των δρομολογίων,
- η τροποποίηση του άρθρου όγδοου με την μεταβολή της καταληκτικής ημερομηνίας διενέργειας μειοδοτικών διαγωνισμών για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας,
- κατάργηση του δεύτερου μέρους του νόμου (Ρ.Α.Θ.Ε),
- η τροποποίηση του άρθρου τέταρτου ως προς τον προσδιορισμό των όρων έκτακτης δρομολόγησης πλοίου,
- η τροποποίηση του άρθρου όγδοου με την αύξηση της διάρκειας των συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας από ένα έτος σε έξι.

Με τον τρόπο αυτό η Πολιτεία επιχείρησε να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε όχι μόνο να υπάρξει ένα ακτοπλοϊκό σύστημα σύγχρονο και αποτελεσματικό, αλλά να εξασφαλιστεί ένας ακτοπλοϊκός στόλος ανταγωνιστικός και έτοιμος να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους χρήστες, σύμφωνα και με τις επιταγές όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

4.4 Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας

Αναλύοντας το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας, παρατηρείτε ότι το σύνολο των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών ανήκουν σε δύο κατηγορίες:

- i. τις εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης, και
- ii. τις ολιγομετοχικές ιδιωτικές εταιρείες.

Οι εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης, ή «λαϊκής βάσης», έχουν πρωταρχικό σκοπό την εξυπηρέτηση των τοπικών συμφερόντων, αναπτύχθηκαν δε στο καθεστώς ιδιωτικής πρωτοβουλίας και σε ελεύθερο ανταγωνισμό. Οι εταιρείες αυτές πέτυχαν τους στόχους τους, δηλαδή την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών τους και ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που συγκεντρώθηκε με ευρύτερη διασπορά. Εντούτοις, στο παρελθόν λόγω ενδογενών (έλλειψη εμπειρίας, ανάληψη επενδύσεων χωρίς προγραμματισμό, κλπ) και εξωγενών αιτιών (γενικότερη κρίση της ακτοπλοΐας), δημιουργήθηκαν και προβληματικές λαϊκές εταιρείες που χρειάστηκαν την κρατική συμπαράσταση για να επιβιώσουν (π.χ. ΔΑΝΕ).

Επίσης θα πρέπει να τονιστεί, ότι σε πολλές ακτοπλοϊκές γραμμές τα πλοία εντάσσονται σε κοινοπραξίες, οι οποίες αποφασίζουν τα δρομολόγια και τη διάθεση των εισιτηρίων, με σκοπό να μην υπάρχει δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ των εταιριών που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη γραμμή. Δικαιολογία για τη δημιουργία και λειτουργία αυτών των μικρών «μονοπωλίων» είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ακτοπλοΐας παρουσιάζονται ως εξής:

- υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης στον κλάδο (ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων κυριαρχεί στην αγορά)
- μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών (επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία) οι οποίοι δημιουργούν μία ευμετάβλητη και έντονα εποχική αλλά έχουσα αυξητική τάση ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών)
- ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Δημόσια Διοίκηση) κυρίως λόγω επιχειρησιακού, ερευνητικού και διοικητικού ελλείμματος
- αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοΐα, οι εταιρείες οι οποίες αποσκοπούν στην απόκτηση και διατήρηση μεριδίου στην αγορά και μακροχρόνια στο κέρδος, χρήστες οι οποίοι μεταφέρονται για διάφορους λόγους (επαγγελματικούς, διοικητικούς, κοινωνικούς ή αναψυχής) και Κράτος που μεριμνά για την προστασία του χρήστη, την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος αλλά και την αποδοτικότητα του κλάδου καθώς και τη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος
- διαφοροποιημένη υπηρεσία (τόσο χωρική όσο και ποιοτική διαφοροποίηση)
- υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου (υψηλό κόστος επένδυσης, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις ετήσιας λειτουργίας)
- περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου των αδειών σκοπιμότητας
- αδιαιρετότητα της προσφοράς (πλοία με δεδομένη και άκαμπτη χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης) συνθήκη που συνηθέστατα οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας αλλά και σε υποπροσφορά σε συνθήκες εποχικής ζήτησης
- βραχυχρόνια ικανότητα προβλέψεων κυρίως λόγω του γνωστικού και διοικητικού ελλείμματος
- υψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό συνέπεια κυρίως του δρομολογιακού χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών μεταφορών
- ναύλος προσδιορισμένος από το Κράτος στο παρελθόν, βασισμένος στην απόσταση και το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στις επικρατούσες συνθήκες και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή τον ανταγωνισμό κατά σύνδεση.

Κεφάλαιο 5: Λιμενικές υποδομές και ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις

Η καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής λιμένων της χώρας, που αποτελούν σταθμούς στο δίκτυο γραμμών του ακτοπλοϊκού συστήματος, οδηγεί ανεπιφύλακτα σε σειρά παρατηρήσεων που αφορούν στην επάρκειά τους στο να καλύψουν αποδοτικά και με ασφάλεια όχι μόνο τις υπάρχουσες ανάγκες, αλλά και τις μελλοντικές, κάτω από τις απαιτήσεις των καιρών (άρση cabotage, εισαγωγή πλοίων «νέας τεχνολογίας» στην αγορά, επιβεβλημένη αντικατάσταση πληθώρας συμβατικών πλοίων άνω του ορίου ηλικίας, έντονος εξωτερικός ανταγωνισμός από τις αερομεταφορές, κλπ).

Η γεωγραφική δομή της χώρας μας, με το ιδιαίτερα μεγάλο πλήθος νησιών, που τα περισσότερα από αυτά βρίσκονται σε σημαντικές αποστάσεις μεταξύ τους, δημιουργεί το πρόβλημα της πολυδιάσπασης του χώρου δράσης των ακτοπλοϊκών γραμμών, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Το μεγάλο πλήθος νησιών συνοδεύεται και από ένα μεγάλο αντίστοιχα πλήθος λιμένων. Η πλειοψηφία των νησιών εμφανίζεται με περισσότερους του ενός λιμένες και αυτό ξεκινά από το τέλος του προηγούμενου αιώνα, όταν η έλλειψη οδικών αξόνων στα νησιά οδήγησε στην ανάπτυξη πληθώρας μικρού έως μεσαίου μεγέθους λιμένων με στόχο την εξασφάλιση θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων οικισμών και αστικών κέντρων των νησιών. Βέβαια, ένας με δύο λιμένες σε κάθε νησί είναι οργανωμένοι, και είναι αυτοί που εξυπηρετούνται από το σύστημα εσωτερικών θαλασσιών μεταφορών, είτε γιατί το ίδιο το σύστημα είναι αδύνατο να καλύψει το σύνολο των λιμένων, είτε γιατί στους περισσότερους από αυτούς η ζήτηση είναι πολύ περιορισμένη. Πάντως ο αριθμός των οργανωμένων λιμένων που είναι απαραίτητος για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών της χώρας είναι εξαιρετικά αυξημένος.

5.1 Οι απαιτήσεις των λιμενικών υποδομών

Το ιδιαίτερα μεγάλο πλήθος λιμένων σε συνδυασμό με την πολυδιάσπαση τους στο χώρο, αλλά και την εποχικότητα της ζήτησης για τους περισσότερους από αυτούς, συνεπάγεται αυξημένα λειτουργικά κόστη των λιμένων, όπως και σημαντικές επενδύσεις για την κατασκευή, συντήρηση και βελτίωση της λιμενικής υποδομής τους. Η κάλυψη του κόστους αυτού είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση, καθώς η διαδικασία κατανομής των πόρων καλείται να ικανοποιήσει από τη μία προτεραιότητες σύμφωνα με την ιεράρχηση των λιμένων από εθνική, χωροταξική και αναπτυξιακή σκοπιά, αλλά και από την άλλη τις πραγματικές συνθήκες, καθώς το κόστος της λιμενικής υποδομής δεν είναι πάντα ευθέως ανάλογο προς το μέγεθος του εξυπηρετούμενου πληθυσμού, της τουριστικής κίνησης και γενικά της δημιουργούμενης ζήτησης για μετακίνηση. Συχνά άλλες παράμετροι, όπως τα τεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής των λιμένων, οι καιρικές συνθήκες και άλλα, διαμορφώνουν τις δικές τους απαιτήσεις.

Η παρουσίαση της λιμενικής υποδομής αφορά στην καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων όπως τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων, η υφιστάμενη υποδομή, στοιχεία κυκλοφοριακής σύνδεσης αυτών με τα χερσαία δίκτυα, εξωτερικός ανταγωνισμός, αλλά και πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο έργων υποδομής σε εξέλιξη ή τον προγραμματισμό άλλων σε μεσοπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Τα στοιχεία υποδομής που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό του συστήματος θαλάσσιων συγκοινωνιών δίδονται παρακάτω:

- Μορφολογικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά
 - i. Γεωγραφική θέση
 - ii. Συνολική έκταση
 - iii. Συνολικό μήκος θαλάσσιου μετώπου
 - iv. Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης (ελάχιστο και μέγιστο βάθος, μέσο πλάτος στομίου εισόδου, επιφάνειες ελιγμών, ελάχιστο βάθος κύκλου ελιγμών, ασφάλεια σε σχέση με ανέμους, κύμα)
 - v. Μετεωρολογικές ιδιαιτερότητες
- Διαθέσιμη υποδομή
 - i. Αποβάθρες – Κρηπιδώματα (μήκος, βάθος, κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν γενικά)
 - ii. Κυματοθραύστες
 - iii. Κτιριακές εγκαταστάσεις (όπως αίθουσα υποδοχής επιβατών, Λιμεναρχείο, Λιμενικό Ταμείο, υπηρεσίες λιμένα)
 - iv. Αποθηκευτικοί χώροι (στεγασμένοι και υπαίθριοι)
 - v. Η/Μ εξοπλισμός και ανθρώπινο δυναμικό
 - vi. Δίκτυα υποδομής (όπως ύδρευση, ηλεκτροδότηση, πυρασφάλεια)
 - vii. χώροι στάθμευσης
 - viii. τερματικοί σταθμοί χερσαίων μέσων (όπως στάσεις λεωφορείων, χώροι αναμονής ταξί και λεωφορείων)
 - ix. τουριστική υποδομή (ύπαρξη μαρίνων, παροχή σχετικών υπηρεσιών)
- Λειτουργικά χαρακτηριστικά
 - i. Θεωρητική χωρητικότητα αποβάθρας, δηλαδή πλήθος και τύπος πλοίων που θεωρητικά μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα – θέσεις πρόσδεσης
 - ii. Πραγματική χωρητικότητα αποβάθρα, δηλαδή πλήθος και τύπος πλοίων που μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα και παράγοντες επηρεασμού αυτής, όπως καιρικές συνθήκες, γεωμετρικά χαρακτηριστικά αποβάθρας, βάθος, επιφάνεια κύκλου ελιγμών
 - iii. Χρόνοι παραμονής στο λιμένα (συνολικός χρόνος, χρόνος εξυπηρέτησης, χρόνος αναμονής πριν την πρόσδεση)
 - iv. Ώρες λειτουργίας του λιμένα
- Σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών
 - i. Οδική σύνδεση (οδικοί άξονες, προσβάσεις, προσπελασιμότητα)
 - ii. Σιδηροδρομική σύνδεση (είδος μεταφορικού έργου επιβατικού και/ή εμπορευματικού, υποδομή φορτοεκφόρτωσης)
 - iii. Αεροπορική σύνδεση (προελεύσεις-προορισμοί σύνδεσης, πλήθος δρομολογίων εβδομαδιαία, τύπος αεροσκαφών)
- Προοπτικές
 - i. Έργα σε εξέλιξη
 - ii. Εγκεκριμένα ή προγραμματισμένα έργα

Η λιμενική υποδομή τόσο στους ηπειρωτικούς όσο και στους νησιωτικούς λιμένες της χώρας κρίνεται γενικά ανεπαρκής, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στην εξυπηρέτηση των συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους πλοίων συμβατικής τεχνολογίας, ενώ για τα ήδη εισαχθέντα πλοία «νέας τεχνολογίας» καμία ιδιαίτερη πρόβλεψη δεν έχει γίνει. Η σύνδεση των νησιών μέσω γραμμών που εξυπηρετούν πολυάριθμα νησιά σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους δημιουργεί την ανάγκη χρήσης μεγάλων πλοίων, ακόμη και όταν το μεταφορικό έργο από και προς κάποια μικρότερα από αυτά είναι περιορισμένο. Έτσι δημιουργούνται απαιτήσεις για υποδομή που είναι εν γένει περισσότερο δαπανηρή από εκείνη που θα χρειαζόταν για την εξυπηρέτηση μικρότερου μεγέθους πλοίων. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού φαίνεται ότι η χρήση μικτότερων πλοίων για τα μικρά νησιά απαιτεί μία νέα ακτινική οργάνωση των θαλάσσιων

μεταφορών, σε ένα σύστημα hub and spoke, όπου τα μεγαλύτερα νησιά θα αξιοποιηθούν ως σταθμοί διοχέτευσης της κίνησης στα μικρότερα (Σαμπράκος, 2001).

Άλλα προβλήματα που εντοπίζονται στη λιμενική υποδομή των νησιών της χώρας και στα περισσότερα από τα ηπειρωτικά λιμάνια, παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3: Τα κυριότερα προβλήματα των λιμενικών υποδομών στην Ελλάδα

ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
➤	Περιορισμένος ή ανύπαρκτος χερσαίος χώρος με δυνατότητες επέκτασης κυρίως στα νησιωτικά λιμάνια
➤	Έλλειψη εξωτερικών λιμενικών έργων ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής παραβολή των πλοίων κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες
➤	Μη οριοθέτηση διαύλων προσεγγίσεως των λιμένων στις περισσότερες των περιπτώσεων
➤	Επικίνδυνα αβαθή στις λιμενολεκάνες και προβλήματα αλλοίωσης του βυθού λόγω συνεχών προσχώσεων
➤	Προβλήματα ανανέωσης των υδάτων εντός της λιμενολεκάνης και κατά συνέπεια ρύπανσης σε πολλούς από τους λιμένες
➤	Περιορισμένοι κύκλοι ελιγμών για τα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία
➤	Ανεπαρκή κρηπιδώματα κυρίως σε ότι αφορά το μήκος τους, τα βάθη μπροστά σε αυτά, την έλλειψη προσκρουστήρων, σύγχρονων δεσμών σε σωστές λειτουργικά θέσεις και ραμπών διαφορετικών μεγεθών
➤	Ανεπαρκής ή ανύπαρκτη συντήρηση των κρηπιδωμάτων προς αντιμετώπιση των προβλημάτων υποσκαφών που συχνά παρατηρούνται
➤	Ανάγκη διαχωρισμού της επιβατικής από την εμπορική κίνηση, όπου αυτό είναι εφικτό
➤	Έλλειψη ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και δικτύων υποδομής σε πολλούς από τους μικρούς λιμένες
➤	Ελλείψεις προσωπικού
➤	Ανύπαρκτοι ή πολύ περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι (υπαίθριοι και κυρίως στεγασμένοι)
➤	Ανυπαρξία μαρίνων για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών ή σε κάποιες από τις περιπτώσεις σοβαρές ελλείψεις στην υποδομή αυτών κυρίως σε ότι αφορά τα δίκτυα υποδομής
➤	Ελλιπείς χερσαίοι χώροι για την αναμονή των οχημάτων προς φόρτωση
➤	Προβλήματα στην οργάνωση χερσαίων χώρων
➤	Ανυπαρξία επιβατικών σταθμών στους μεγαλύτερους λιμένες, αλλά ακόμα και στεγάστρων σε πολλούς από τους μικρότερους
➤	Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα κυρίως λόγω περιορισμένου χώρου, ελλিপών οδικών προσβάσεων και έλλειψης κατάλληλης σήμανσης προς διευκόλυνση της ροής των οχημάτων

Πηγή: διεύθυνση λιμενικών υποδομών του Υ.Ε.Ν

Κεφάλαιο 6: Ανάλυση του συστήματος εξυπηρέτησης των άγονων γραμμών

Το οξύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νησιά σήμερα, είναι η δημογραφική συρρίκνωση, απόρροια βέβαια των πολλαπλών και πολυσύνθετων διαρθρωτικών αδυναμιών της νησιωτικής οικονομίας. Η αρνητική εξέλιξη σχεδόν όλων των οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών των «άγονων» νησιωτικών περιοχών υπογραμμίζει το χαμηλό βαθμό ελκυστικότητας τους. Μία μη ελκυστική περιοχή, όχι μόνο δεν προσελκύει νέες δραστηριότητες, αλλά έχει και την τάση να «χάσει» και αυτές που προϋπήρχαν. Το ίδιο ισχύει και για τους ανθρώπους, των οποίων η παραμονή ή η εγκατάσταση σε μία περιοχή επηρεάζεται κύρια από το εάν μπορούν να έχουν απασχόληση που θα καλύπτει τις ανάγκες, τις προσδοκίες ή και τα προσόντα τους και από το εάν οι υπηρεσίες στους τομείς υγείας, παιδείας, πολιτισμού, ψυχαγωγίας, επικοινωνίας, πληροφόρησης βρίσκονται σε επίπεδο το οποίο θεωρούν ικανοποιητικό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ποιότητα ζωής που επιθυμούν. Ως ανασταλτικός παράγοντας στην ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών λειτούργησε και η αναποτελεσματική παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης, η οποία προκάλεσε εδαφική ασυνέχεια και αποκλεισμό από τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα. Η ελαστικότητα μιας περιοχής, ώστε να διατηρήσει ή και να αυξήσει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον πληθυσμό της, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που δημιουργούν θετικές εξωτερικές οικονομίες επιτρέποντας έτσι τη μείωση του κόστους λειτουργίας των παραγωγικών μονάδων, αλλά και του κόστους διαβίωσης των νοικοκυριών. Οι μεταφορές συγκεκριμένα, έχουν ιδιαίτερος μεγάλη σημασία για μια νησιωτική περιοχή αφού επηρεάζουν την προσπελασιμότητά της και κατά συνέπεια το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων και το αίσθημα απομόνωσης των κατοίκων. Άρα με ευκολία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η επιτυχία οποιουδήποτε προγράμματος περιφερειακής ανάπτυξης στις «άγονες» νησιωτικές περιοχές, εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος και ιδιαιτέρως ενός λειτουργικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει συνεπείς, συνεχείς και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες. Η αλλαγή που επήλθε μετά το 2002 με την άρση του cabotage και την εφαρμογή του νέου συστήματος δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοΐα ανέδειξε ακόμα περισσότερο απ' ότι στο παρελθόν το σημαντικό πρόβλημα ανεπάρκειας του συστήματος εξυπηρέτησης των «άγονων γραμμών». Η ανεπάρκεια αυτή αφορούσε πλέον όχι μόνο το επίπεδο προσφερόμενης εξυπηρέτησης αλλά και την οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσής τους. Συγκεκριμένα, μετά την υλοποίηση των διαδοχικών προσκλήσεων για την ανάληψη μεταφορικού έργου από πλοιοκτήτριες εταιρείες, καμία δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών, οδηγούν στο μονόδρομο της κρατικής βοήθειας υπό τη μορφή επιδοτήσεων, η οποία καταφέρνει με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσει το κίνητρο για ανάληψη υπηρεσιών στις συγκεκριμένες γραμμές όπου τα περιθώρια κέρδους για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι ανύπαρκτα.

6.1 Τα χαρακτηριστικά των άγονων γραμμών

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων του νόμου 2932/2001, η Πολιτεία χαρακτηρίζει και αντιμετωπίζει ως «άγονες» τις δρομολογιακές γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Επομένως σε κάθε δρομολογιακή περίοδο μεταβάλλεται ο αριθμός και το είδος των γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παρόλα αυτά κάποιες από τις

γραμμές αυτές παρουσιάζουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν τη διάκρισή τους σε «μονίμως άγονες γραμμές» σε σχέση με τις υπόλοιπες «περιστασιακά άγονες γραμμές», τις δρομολογιακές εκείνες γραμμές που θα μπορούσαν δυνητικά να αναλάβουν μεγαλύτερα επίπεδα μεταφορικού έργου και επομένως να γίνουν περισσότερο ελκυστικές.

Ένα από αυτά τα χαρακτηριστικά ασφαλώς είναι η τάση της επιβατικής κίνησης, έτσι όπως εκτιμάται βάσει του ρυθμού αύξησης, ο οποίος καταδεικνύει τις γραμμές εκείνες που σύμφωνα με τις υφιστάμενες προβλέψεις έχουν μεγάλες πιθανότητες στο μέλλον να μετατραπούν σε εμπορικές – οικονομικά συμφέρουσες. Άλλο ένα χαρακτηριστικό είναι η κοινωνικοοικονομική κατάσταση και ανάπτυξη των νησιών που εξυπηρετούνται με συνδέσεις άγονων γραμμών έτσι όπως διαφαίνεται μέσα από τα επίπεδα τουριστικής και παραγωγικής δραστηριότητας καθώς επίσης και την αξιολόγηση των στοιχείων όπως η έκταση των νησιών, το μέγεθος του πληθυσμού τους, οι οικονομικές δραστηριότητες και η ακτίνα επιρροής τους, η χρονοαπόσταση από τα κέντρα εξάρτησης τους και η συχνότητα εξυπηρέτησης από εναλλακτικά μεταφορικά μέσα.

Οι γραμμές εκείνες οι οποίες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, των ιδιαίτερων αναγκών που καλούνται να καλύψουν, της επιθυμητής συχνότητας εξυπηρέτησης, δεν επιδέχονται οποιαδήποτε μορφής τροποποίηση, τόσο στην παρούσα φάση όσο και μελλοντικά, συγκαταλέγονται στις «μονίμως άγονες γραμμές».

Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται και τι σημαντική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι έχουν αποδοθεί τα αναμενόμενα στο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών αυτών κυρίως σε ότι αφορά στη συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων αλλά και στην παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών. Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στις άγονες γραμμές, υπάρχουν προβλήματα τα οποία έχουν εντοπιστεί ως εξής:

- Μη ανεπαρκής τήρηση των προγραμματισμένων ακτοπλοϊκών δρομολογίων κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών πλοίων που δρομολογούνται στις επιδοτούμενες άγονες γραμμές σηματοδοτούν ένα μη επαρκές επίπεδο άνεσης και γενικότερα προσφερόμενων υπηρεσιών εξυπηρέτησης.
- Συχνές τροποποιήσεις των προγραμματισμένων δρομολογίων που οφείλονται κυρίως στο μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων που εκτελούν τα πλοία, τα δρομολόγια που συχνά διακόπτονται εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλαβών.
- Τα μικρά νησιά δεν έχουν παρά ελάχιστες απευθείας συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια, ενώ ο αριθμός των συνδέσεων με τα μεγάλα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ούτε σε καθημερινή βάση όπως θα ήταν επιθυμητό.
- Η διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους δεν είναι ικανοποιητική αφού στην πλειοψηφία τους τα νησιά συνδέονται μεταξύ τους από μια έως τρεις φορές την εβδομάδα.
- Τα περισσότερα από τα πλοία που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.
- Η εφαρμογή του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κατέδειξε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα στην απόδοση οικονομικού οφέλους στις πλοιοκτήτριες εταιρίες γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του αριθμού των άγονων γραμμών και τον πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων κονδυλίων προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των άγονων νησιών

Η ανάγνωση όλων των παραπάνω προβλημάτων από την Πολιτεία στα πλαίσια της αναπτυξιακής πολιτικής, αναγκάζει τα αρμόδια Υπουργεία να προχωρούν κάθε χρόνο στη δημοσίευση προκηρύξεων μειοδοτικών διαγωνισμών για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι άγονες γραμμές.

Ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας εκλαμβάνεται κάθε υπηρεσία που παρέχει ο πλοιοκτήτης, την οποία δεν θα αναλάμβανε με γνώμονα το εμπορικό του συμφέρον, τουλάχιστον στην ίδια έκταση ή με τους ίδιους όρους. Στη βάση αυτή, οποιαδήποτε χρηματοδότηση προς τις επιχειρήσεις που παρέχουν αυτού του είδους τις υπηρεσίες είτε από το

Κράτος Μέλος είτε από τη Κοινότητα, δεν μπορούν να εκληφθούν ως κρατικές ενισχύσεις οι οποίες πλήττουν τον ανταγωνισμό και κατά συνέπεια την ελεύθερη αγορά. Στο άρθρο 4 του Κανονισμού 3577/92 προβλέπεται η επιβολή από τα Κράτη Μέλη υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και η σύναψη αντίστοιχων συμβάσεων για τις τακτικές ακτοπλοϊκές δρομολογιακές γραμμές από και προς τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών με την προϋπόθεση οι υποχρεώσεις αυτές να κρίνονται απαραίτητες για την ομαλή ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες εκτελούνται, χωρίς να γίνονται διακρίσεις μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Στα πλαίσια της ρύθμισης αυτής γίνεται λοιπόν αποδεκτό ότι η επιστροφή των ζημιών εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη μεταφορά απευθείας από την περάτωση ορισμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση εφόσον όμως έχουν τηρηθεί ορισμένες αρχές σε ότι αναφορά στην πραγματοποίηση ανοικτού μειοδοτικού διαγωνισμού κατόπιν κατάλληλης δημοσιότητας της πρόσκλησης και υποβολής προσφορών.

6.2 Η χρηματοδότηση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

Σε εφαρμογή του ν.2932/01 συστάθηκε και λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο ειδικός λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών προκειμένου να χρηματοδοτούνται οι άγονες γραμμές οι οποίες στο εξής εξυπηρετούνται κατόπιν σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά από διενέργεια μειοδοτικών διαγωνισμών. Επιπλέον επιβλήθηκε νέα κράτηση 3% στον καθαρό ναύλο μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στις τακτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες (επίναυλος) που μαζί με τον κρατικό προϋπολογισμό αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων του προαναφερθέντος λογαριασμού προς κάλυψη των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών. Προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών της χώρας, απαιτείται ολόένα και μεγαλύτερο κονδύλι για τη χρηματοδότηση του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού γραμμών που παρουσιάζουν έλλειψη επιχειρηματικού ενδιαφέροντος και ως εκ τούτου συγκαταλέγονται στις άγονες. Από την άλλη πλευρά παρατηρείται το φαινόμενο να μερίζονται τις επιδοτήσεις αυτές συγκεκριμένες επιχειρήσεις οι οποίες ως επί το πλείστον διαθέτουν παλιά πλοία, με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και κατά συνέπεια το τεράστιο χορηγούμενο κεφάλαιο να μην συμβαδίζει με αντίστοιχης ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες.

6.3 Οι θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές ως δημόσιο αγαθό

Με γνώμονα τη θεωρία των δημόσιων αγαθών και λόγω της μερικής αδυναμίας εφαρμογής της αρχής του αποκλεισμού τιμής – οφέλους, οι συγκοινωνίες έχουν ενταχθεί στην ομάδα των ημιδημόσιων αγαθών. Αναλυτικότερα, προκειμένου για τα ημιδημόσια αγαθά, η αγορά αποτυγχάνει μερικώς στην λειτουργία της, εξαιτίας των τιμών που διαμορφώνονται στην ανταγωνιστική αγορά. Οι τιμές, δεν ενσωματώνουν ολόκληρο το κοινωνικό όφελος που παρέχουν τα αγαθά αυτά και έτσι η ελεύθερη επιχείρηση εφοδιάζει την κοινωνία με ποσότητες μικρότερες από της κοινωνικά επιθυμητές. Την απόκλιση αυτή από την άριστη κατανομή των μέσων παραγωγής, μπορεί να την διορθώσει μόνο η κρατική παρέμβαση (Γεωργακόπουλος, 1997).

Είναι προφανές ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη συγκοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, αποτελεί δημόσιο συμφέρον και ο ρόλος του κράτους μέσα στο απελευθερωμένο περιβάλλον της ακτοπλοΐας δεν μπορεί να είναι άλλος από το να διατηρήσει την εποπτεία του τομέα, στα πλαίσια της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη και την εξάλειψη των ανισοτήτων στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των νησιών, παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η κοινωνική συνοχή της χώρας.

Τα βασικότερα σημεία τα οποία θα πρέπει το κράτος να ρυθμίσει τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές μια και δεν μπορούν να αυτορυθμιστούν σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς συνοψίζοντας τα παρακάτω:

1. Διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στο όλο σύστημα.
2. Ίση μεταχείριση όλων των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διάκρισης.
3. Προστασία του δημόσιου συμφέροντος με την παροχή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και στα μέρη όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την παροχή υπηρεσίας.
4. Εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται.
5. Διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, της απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών.
6. Εξασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου.

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει το οξύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα νησιά, ειδικότερα τα ελληνικά, είναι η δημογραφική συρρίκνωση, απόρροια βέβαια των πολλαπλών και πολυσύνθετων διαρθρωτικών αδυναμιών της νησιωτικής οικονομίας. Η αρνητική εξέλιξη σχεδόν όλων των οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών των «άγονων» νησιωτικών περιοχών υπογραμμίζει το χαμηλό βαθμό ελκυστικότητας τους. Μια μη ελκυστική περιοχή, όχι μόνο δεν προσελκύει νέες δραστηριότητες, αλλά έχει και την τάση να χάνει και αυτές που ήδη υπάρχουν. Το ίδιο ισχύει και για τους ανθρώπους, των οποίων η παραμονή ή η εγκατάσταση σε μια περιοχή επηρεάζεται κύρια από το εάν μπορούν να έχουν απασχόληση που θα καλύπτει τις ανάγκες, τις προσδοκίες και τα προσόντα τους και από το εάν οι υπηρεσίες στους τομείς υγείας, της παιδείας, του πολιτισμού, της ψυχαγωγίας, της επικοινωνίας και της πληροφόρησης βρίσκονται σε επίπεδο το οποίο θεωρούν ικανοποιητικό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ποιότητα ζωής που επιθυμούν. Ως ανασταλτικός παράγοντας στην ανάπτυξη των συγκεκριμένων π[εριοχών λειτούργησε και η αναποτελεσματική παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης, η οποία προκάλεσε εδαφική ασυνέχεια και αποκλεισμό από τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα. Η ελκυστικότητα μιας περιοχής, ώστε να διατηρήσει ή και να αυξήσει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον πληθυσμό της, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που δημιουργούν θετικές εξωτερικές οικονομίες επιτρέποντας έτσι τη μείωση του κόστους λειτουργίας των παραγωγικών μονάδων, αλλά και του κόστους διαβίωσης των νοικοκυριών. Άρα με ευκολία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η επιτυχία οποιουδήποτε προγράμματος περιφερειακής ανάπτυξης στις «άγονες» νησιωτικές περιοχές, εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος και ιδιαίτερα ενός λειτουργικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει συνεπείς, συνεχείς και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες. Η αλλαγή που επήλθε μετά το 2002 με την άρση του cabotage και εφαρμογή του νέου συστήματος δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοΐα ανέδειξε ακόμα περισσότερο το σημαντικό πρόβλημα ανεπάρκειας του συστήματος εξυπηρέτησης των «άγονων γραμμών». Η ανεπάρκεια αυτή αφορούσε πλέον όχι μόνο το επίπεδο προσφερόμενης εξυπηρέτησης αλλά και την οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσής τους. Συγκεκριμένα, μετά την υλοποίηση των διαδοχικών προσκλήσεων για την ανάληψη μεταφορικού έργου από πλοιοκτήτριες εταιρείες, καμία δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών, οδηγούν στο μονόδρομο της κρατικής βοήθειας υπό τη μορφή επιδοτήσεων, η οποία καταφέρνει με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσει το κίνητρο για την ανάληψη υπηρεσιών στις συγκεκριμένες γραμμές όπου τα περιθώρια κέρδους για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι ανύπαρκτα.

Για να μπορέσει όμως να προταθεί μια ολοκληρωμένη βιώσιμη λύση για το θέμα των άγονων γραμμών θα πρέπει πρώτα να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά τους. Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων του νόμου 2932/2001 στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται και αντιμετωπίζονται ως «άγονες» ή δρομολογιακές γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Επομένως σε κάθε δρομολογιακή περίοδο μεταβάλλεται ο αριθμός και το είδος των

γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παρόλα αυτά κάποιες από τις γραμμές αυτές παρουσιάζουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν τη διάκρισή τους σε «μόνιμες άγονες γραμμές» σε σχέση με τις υπόλοιπες «περιστασιακά άγονες γραμμές», τις δρομολογιακές εκείνες γραμμές που θα μπορούσαν δυνητικά να αναλάβουν μεγαλύτερα επίπεδα μεταφορικού έργου και επομένως να γίνουν περισσότερο ελκυστικές.

Ένα από αυτά τα χαρακτηριστικά των άγονων γραμμών ασφαλώς είναι η τάση της επιβατικής κίνησης, έτσι όπως εκτιμάται βάση του ρυθμού αύξησης, ο οποίος καταδεικνύει τις γραμμές εκείνες που σύμφωνα με τις υφιστάμενες προβλέψεις έχουν μεγάλες πιθανότητες στο μέλλον να μετατραπούν σε εμπορικές και οικονομικά συμφέρουσες. Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι η κοινωνικοοικονομική κατάσταση και ανάπτυξη των νησιών που εξυπηρετούνται με συνδέσεις άγονων γραμμών έτσι όπως διαφαίνεται μέσα από τα επίπεδα τουριστικής και παραγωγικής δραστηριότητας καθώς επίσης και την αξιολόγηση στοιχείων όπως η έκταση των νησιών, το μέγεθος του πληθυσμού τους, η οικονομικές δραστηριότητες και ακτίνα επιρροής τους, η χρονοαπόσταση από τα κέντρα εξάρτησης τους και η συχνότητα εξυπηρέτησης από εναλλακτικά μεταφορικά μέσα.

Οι γραμμές εκείνες οι οποίες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, των ιδιαίτερων αναγκών που καλούνται να καλύψουν και της επιθυμητής συχνότητας εξυπηρέτησης, δεν επιδέχονται οποιασδήποτε μορφή τροποποίησης, τόσο στην παρούσα φάση όσο και μελλοντικά, συγκαταλέγονται στις «μονίμως άγονες γραμμές». Δ

Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται και τη σημαντική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι έχουν αποδοθεί τα αναμενόμενα στο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών αυτών κυρίως σε ότι αφορά στη συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων αλλά και στην παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών. Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση των ακτοπολικών συγκοινωνιών στις άγονες γραμμές, σε αυτές εντοπίζονται τα παρακάτω προβλήματα:

- Μη επαρκής τήρηση των προγραμματισμένων ακτοπολικών δρομολογίων κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών πλοίων που δρομολογούνται στις επιδοτούμενες άγονες γραμμές σηματοδοτούν ένα μη επαρκές επίπεδο άνεσης και γενικότερα προσφερομένων υπηρεσιών εξυπηρέτησης.
- Συχνές τροποποιήσεις των προγραμματισμένων δρομολογίων που οφείλονται κυρίως στον μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων που εκτελούν τα πλοία και στα δρομολόγια που συχνά διακόπτονται εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλαβών.
- Τα μικρά νησιά δεν έχουν παρά ελάχιστες απευθείας συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια, ενώ ο αριθμός των συνδέσεων με τα μεγάλα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ούτε σε καθημερινή βάση όπως θα ήταν επιθυμητό.
- Η διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους δεν είναι ικανοποιητική αφού στην πλειοψηφία τους τα νησιά συνδέονται μεταξύ τους από μια έως τρεις φορές την εβδομάδα.
- Τα περισσότερα από τα πλοία που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.
- Η εφαρμογή του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κατέδειξε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα στην απόδοση οικονομικού οφέλους στις πλοιοκτήτριες εταιρείες γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του αριθμού των άγονων γραμμών και τον πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων κονδυλίων προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των άγονων νησιών.

Κεφάλαιο 7: Εμπειρική προσέγγιση

7.1 Σκοπός της έρευνας

Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στη διερεύνηση των στάσεων και των απόψεων ιδιοκτητών καταστημάτων ειδών διατροφής, σχετικά με τον εφοδιασμό των καταστημάτων τους. Ειδικότερα, διερευνήθηκε:

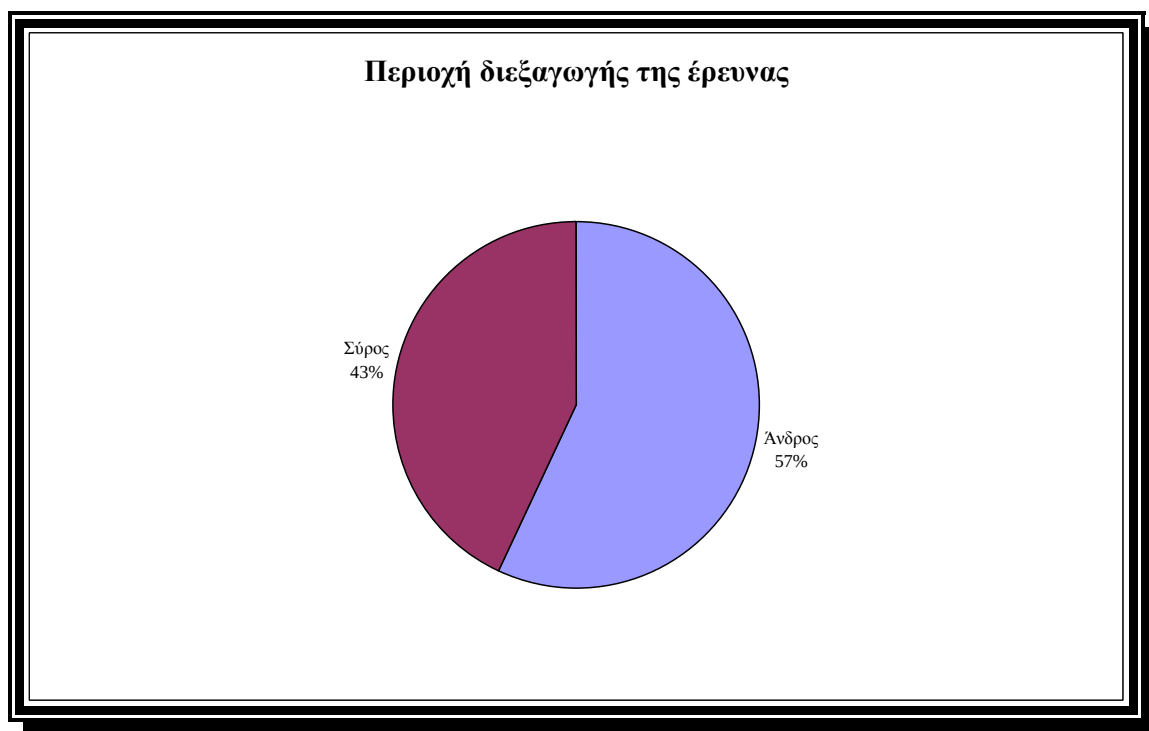
- ποιο είναι το βασικότερο μέσο μεταφοράς των προϊόντων, προς το νησί
- ποια είναι η γνώμη των ερωτώμενων για τα δρομολόγια των πλοίων από τα δύο κεντρικά λιμάνια της Ελλάδας προς τις Κυκλάδες, του Πειραιά και της Ραφήνας
- εάν υπάρχουν προβλήματα ανεφοδιασμού του καταστήματός τους κατά την περίοδο του καλοκαιριού
- εάν πιστεύουν πώς η επιχείρησή τους, από τη δημιουργία ενός Συνεταιρισμού, θα είχε σε κάποιο τομέα όφελος

7.2 Το δείγμα και η διαδικασία συλλογής των ερωτηματολογίων

Η έρευνα διεξάχθηκε από 30 Δεκεμβρίου του 2009 έως 4 Μαΐου του 2010 με τη μορφή του ανώνυμου ερωτηματολογίου, το οποίο απευθύνονταν σε ιδιοκτήτες επιχειρήσεων ειδών διατροφής του Νομού Κυκλάδων και συγκεκριμένα των νησιών Άνδρου και Σύρου.

Τα ερωτηματολόγια διανεμήθηκαν με προσωπική επαφή. Συνολικά μοιράσθηκαν 78 ερωτηματολόγια τα οποία και επιστράφηκαν για επεξεργασία. Το συνολικό δείγμα της έρευνας ήταν τελικά 60 ερωτηματολόγια, διότι τα υπόλοιπα 18 κρίθηκαν ακατάλληλα για την έρευνα. Συγκεκριμένα, τα 34 συλλέχθηκαν από το νησί της Άνδρου (57%) και τα 26 από τη Σύρο (43%).

Διάγραμμα 2: Περιοχή διεξαγωγής έρευνας



7.3 Μεθοδολογία της δειγματοληπτικής έρευνας

Για την πραγματοποίηση της έρευνας, προσδιορίστηκε αρχικά το αντικείμενό της, καθορίστηκε το πεδίο της και συντάχθηκε το πλάνο του ερωτηματολογίου με βάση τις ανάγκες της έρευνας και μερικές παρόμοιες δημοσιευμένες συζητήσεις. Κατόπιν, συντάχθηκε το ερωτηματολόγιο, το οποίο μετά την έγκριση του επιβλέπων καθηγητή και των υπολοίπων μελών που απαρτίζουν την επιτροπή, μοιράστηκε στο δείγμα.

Αφού ολοκληρώθηκε η συλλογή των ερωτηματολογίων, ακολούθησε η κωδικοποίηση των μεταβλητών που ερευνήθηκαν. Κατόπιν τα στοιχεία επεξεργάστηκαν στο Microsoft Excel. Με τη βοήθεια αυτού του προγράμματος και του στατιστικού προγράμματος SPSS 12.0, πραγματοποιήθηκαν οι κατανομές των συχνοτήτων των μεταβλητών που μελετήθηκαν. Στη συνέχεια, σχολιάστηκαν τα διαγράμματα των συχνοτήτων αυτών και έγιναν κάποιες συσχετίσεις μεταξύ των δημογραφικών χαρακτηριστικών με τις υπόλοιπες ερωτήσεις, καθώς επίσης και μεταξύ των ερωτήσεων

7.4 Περιγραφή ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο (βλ. Παράρτημα 1) αποτελείται από τρία μέρη και περιλαμβάνει συνολικά εικοσιτέσσερις ερωτήσεις, εκ των οποίων οι είκοσι δύο είναι κλειστού τύπου και οι δύο ανοικτού τύπου.

Το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου, που αφορά τις ερωτήσεις ένα έως έξι, σχετίζεται με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος, όπως το φύλο του ιδιοκτήτη της επιχείρησης, η ηλικία, η οικογενειακή κατάσταση, η μόρφωση, το επάγγελμα και το οικογενειακό εισόδημα.

Το δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου που περιλαμβάνει τις επόμενες επτά ερωτήσεις, δηλαδή από την έβδομη έως και την δέκατη τρίτη ερώτηση, αφορά κάποιες ερωτήσεις σχετικές με τον χώρο εγκατάστασης της επιχείρησης, αν δηλαδή βρίσκεται εντός ή εκτός της πόλης, αν υπάρχουν τριγύρω ανταγωνιστές, την συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, καθώς και το είδος του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται για τον εφοδιασμό του.

Το τρίτο και τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου, που αναφέρεται στις ερωτήσεις δεκατέσσερα έως εικοσιτέσσερα, σχετίζεται με πιο ειδικές ερωτήσεις για την επιχείρηση, όπως εάν η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική για τον εφοδιασμό του καταστήματός των επιχειρηματιών, πόσο σημαντικούς θεωρούν κάποιους παράγοντες λόγου χάρη τα δρομολόγια των πλοίων από τα δύο κύρια λιμάνια προς τις Κυκλάδες, για την ύπαρξη αεροδρομίου. Σε επόμενες ερωτήσεις ασχοληθήκαμε με τα προβλήματα – αίτια που υπάρχουν κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς και αν η παραλαβή των προϊόντων είναι σε άριστη κατάσταση. Οι τελευταίες ερωτήσεις διερευνούν την γνώμη των επιχειρηματιών για την περίπτωση μείωσης του Φ.Π.Α. των φορτωτικών και για την δημιουργία ενός συνεταιρισμού στο νησί.

7.5 Αποτελέσματα έρευνας

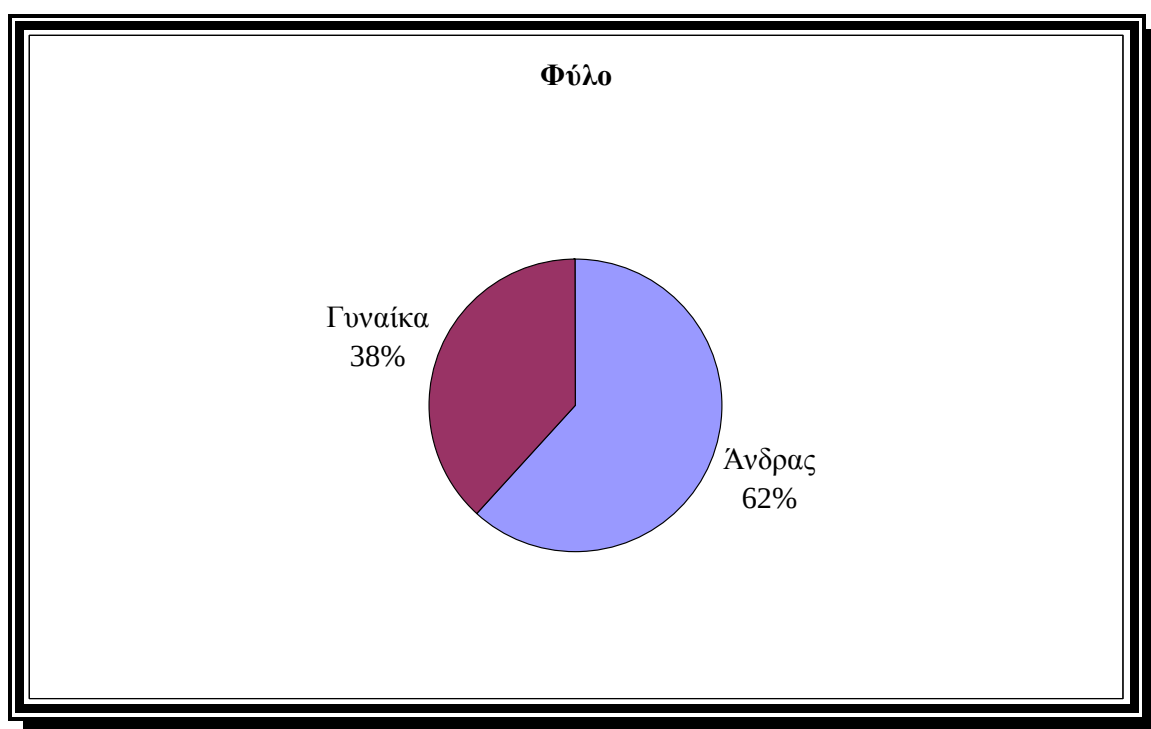
7.5.1 Ανάλυση συχνοτήτων – Περιγραφική Στατιστική

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της στατιστικής ανάλυσης του ερωτηματολογίου, το οποίο διανεμήθηκε, βλ. παράρτημα.

ΜΕΡΟΣ Ι

Ερώτηση 1

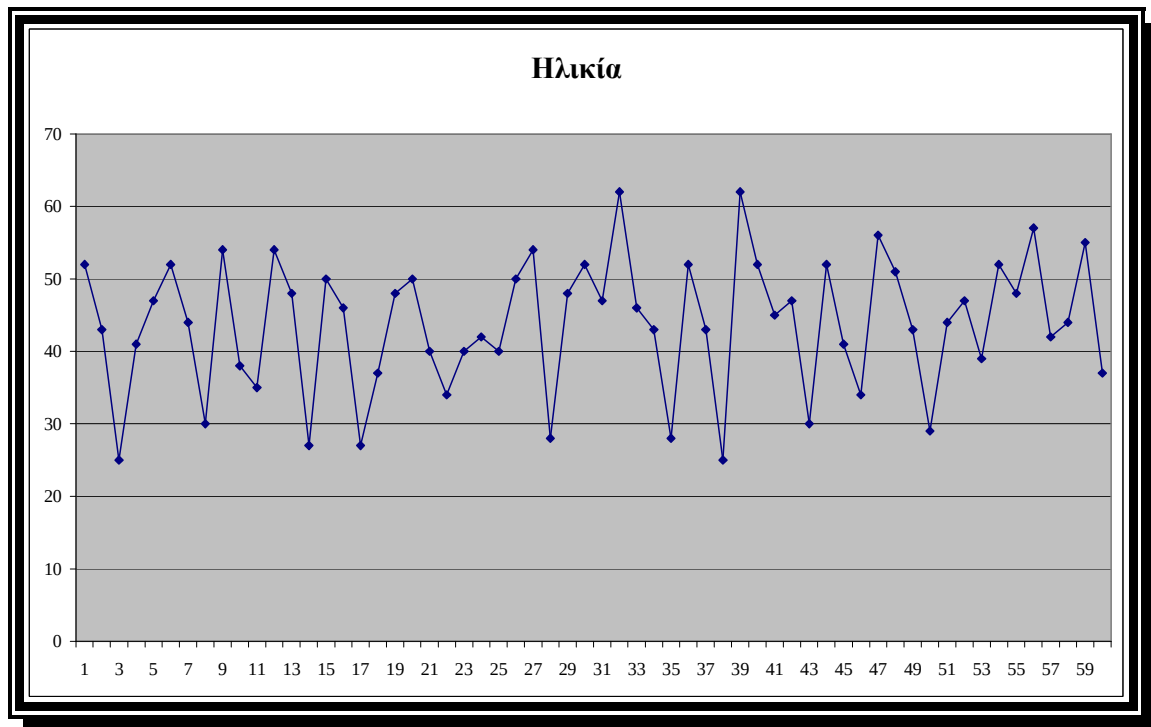
Διάγραμμα 7.1: Φύλο



Το δείγμα της παρούσας μελέτης που πραγματοποιήθηκε στα νησιά Άνδρο και Σύρο αποτελείται από 60 άτομα εκ των οποίων τα 37 είναι άνδρες και τα 23 είναι γυναίκες. Έτσι, την πλειοψηφία καταλαμβάνουν οι άνδρες με ποσοστό 62% έναντι των γυναικών με ποσοστό 38%, όπως φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα.

Ερώτηση 2

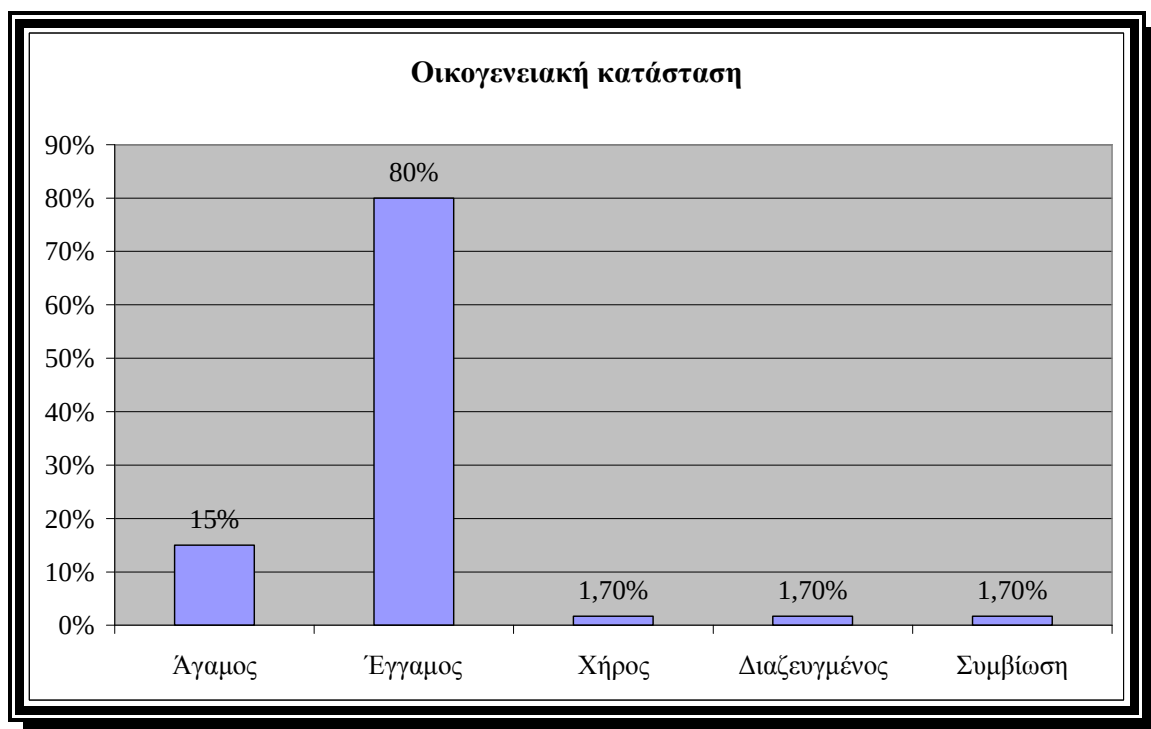
Διάγραμμα 7.2: Ηλικία



Στο παραπάνω διάγραμμα διαπιστώνεται ότι η ηλικία των ερωτώμενων ποικίλλει. Ο μικρότερος ιδιοκτήτης είναι 25 ετών και ο μεγαλύτερος 62 ετών. Οι περισσότεροι ιδιοκτήτες των καταστημάτων (7 στους 60) είναι 52 ετών.

Ερώτηση 3

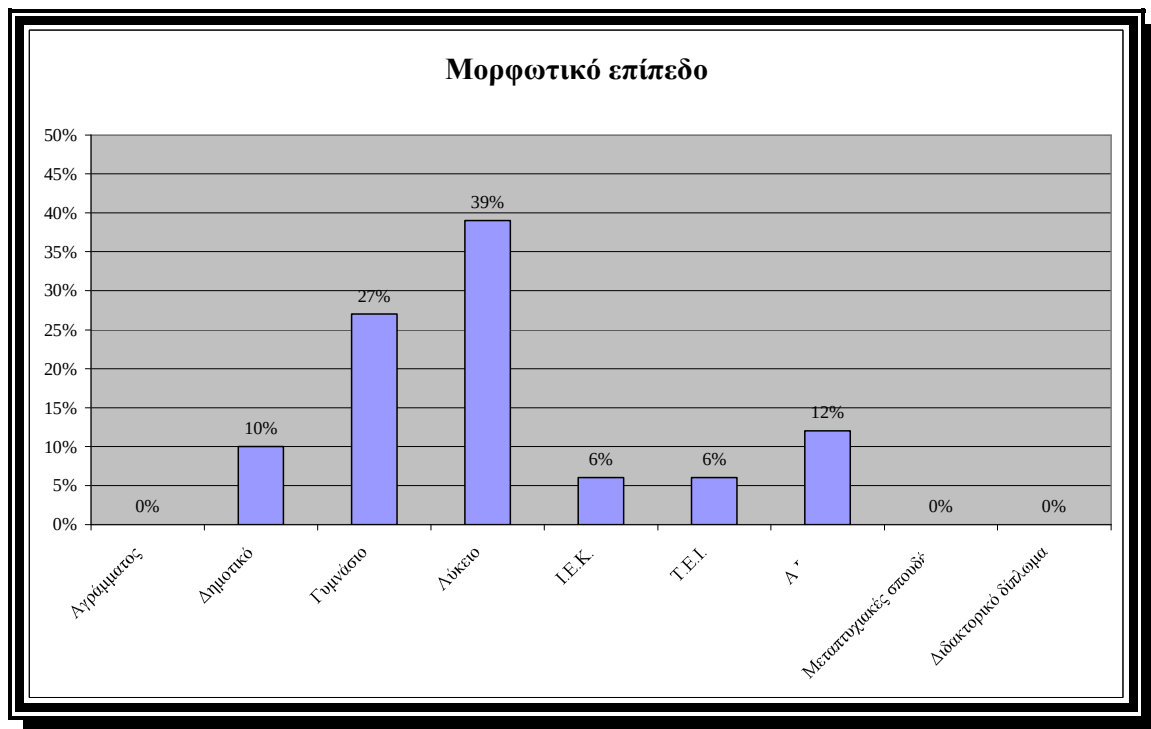
Διάγραμμα 7.3: Οικογενειακή κατάσταση



Σχετικά με την οικογενειακή κατάσταση των ιδιοκτητών, το 80% δήλωσαν έγγαμοι ενώ το 15% άγαμοι. Στους χήρους, στους διαζευγμένους και στα άτομα που συμβιώνουν το ποσοστό είναι 1,7% για κάθε μία κατηγορία.

Ερώτηση 4

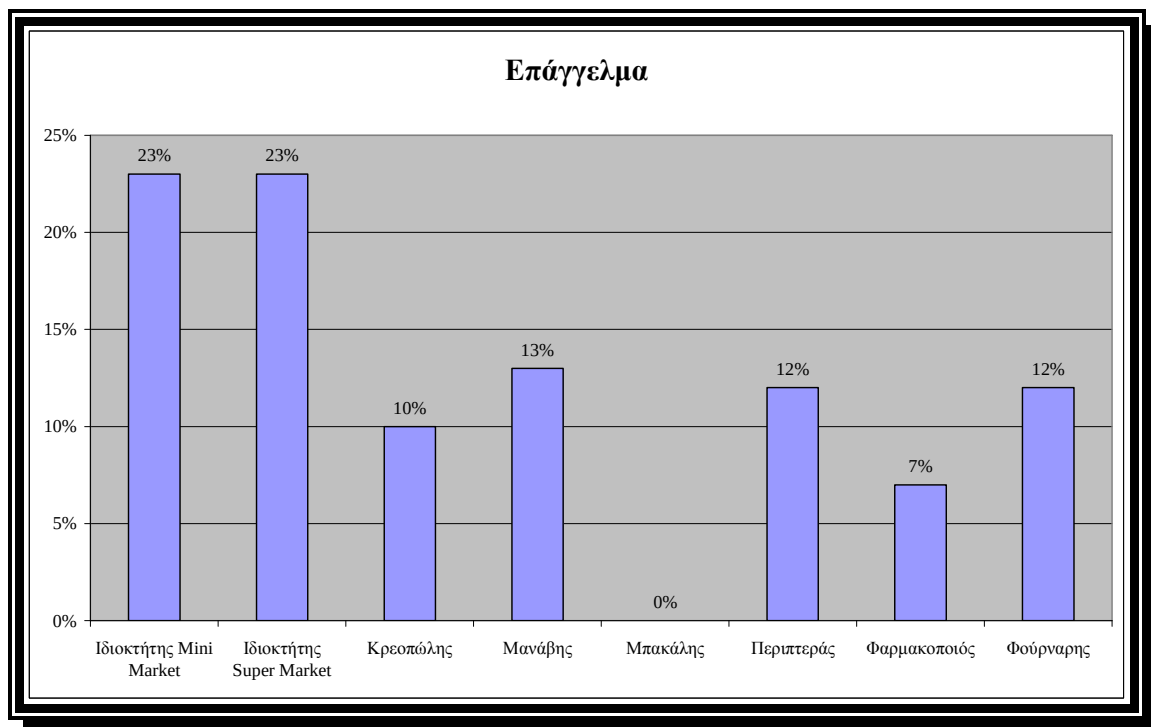
Διάγραμμα 7.4: Μορφωτικό επίπεδο



Παρατηρώντας το διάγραμμα, διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό που ανέρχεται στο 39%, είναι απόφοιτοι λυκείου, ενώ μικρότερο ποσοστό (27%) είναι απόφοιτοι γυμνασίου, 12% είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι., 10% είναι απόφοιτοι δημοτικού και τέλος οι απόφοιτοι Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Ι. ανέρχονται αντίστοιχα σε 6%.

Ερώτηση 5

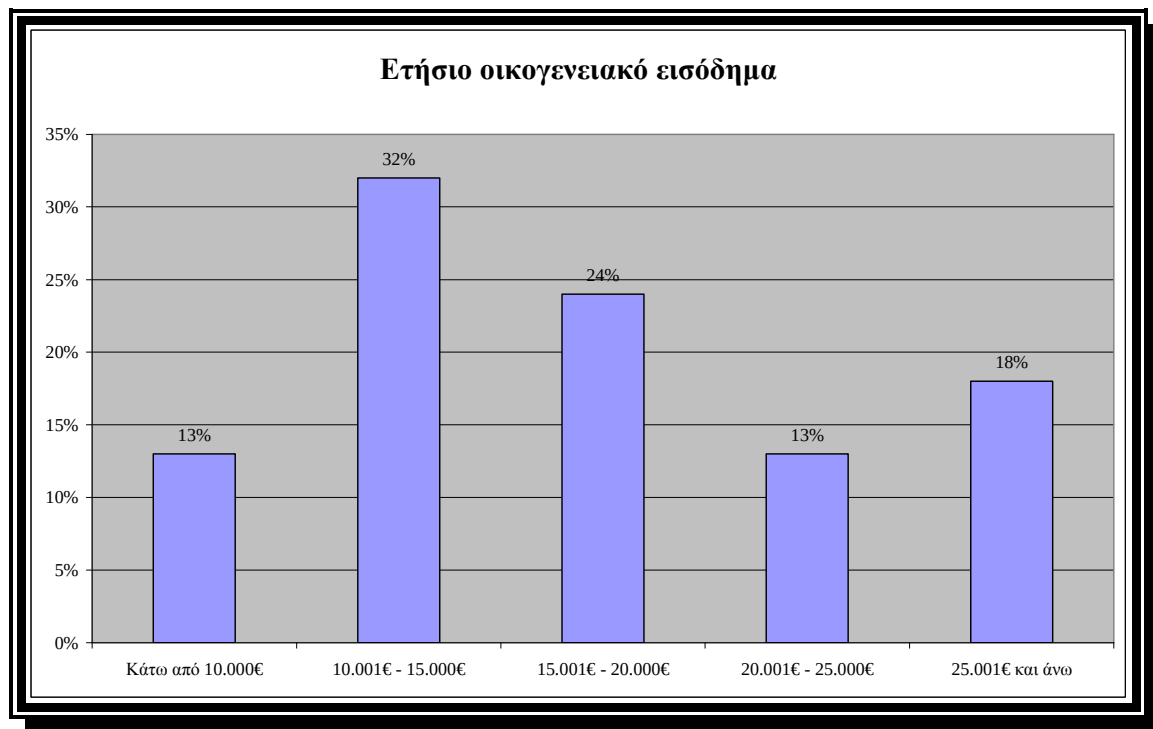
Διάγραμμα 7.5: Επάγγελμα



Όσο αφορά το είδος της επιχείρησης των ερωτώμενων, ιδιοκτήτες super market και ιδιοκτήτες mini market δήλωσαν αντίστοιχα 23%, ενώ σε μικρότερα ποσοστά ιδιοκτήτες κρεοπωλείου (10%), μανάβικου (13%) καθώς περιπτερόν και φούρνου 12% και το υπόλοιπο 7% δηλώνουν φαρμακοποιοί φαρμακείο.

Ερώτηση 6

Διάγραμμα 7.6: Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα



Σχετικά με το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα, παρατηρείται ότι το 13% των ιδιοκτητών έχουν έσοδα κάτω από 10.000€ και μεταξύ 20.001€ και 25.000€. Το υψηλότερο ποσοστό (32%) δήλωσε ότι διαθέτει έσοδα μεταξύ 10.001€ και 15.000€, ενώ στην επόμενη κλίμακα των 15.001€ έως 20.000€ βρίσκεται το 24%. Τέλος ετήσιο οικογενειακό εισόδημα άνω των 25.001€ διαθέτει ποσοστό 18%.

ΜΕΡΟΣ II

Ερώτηση 7

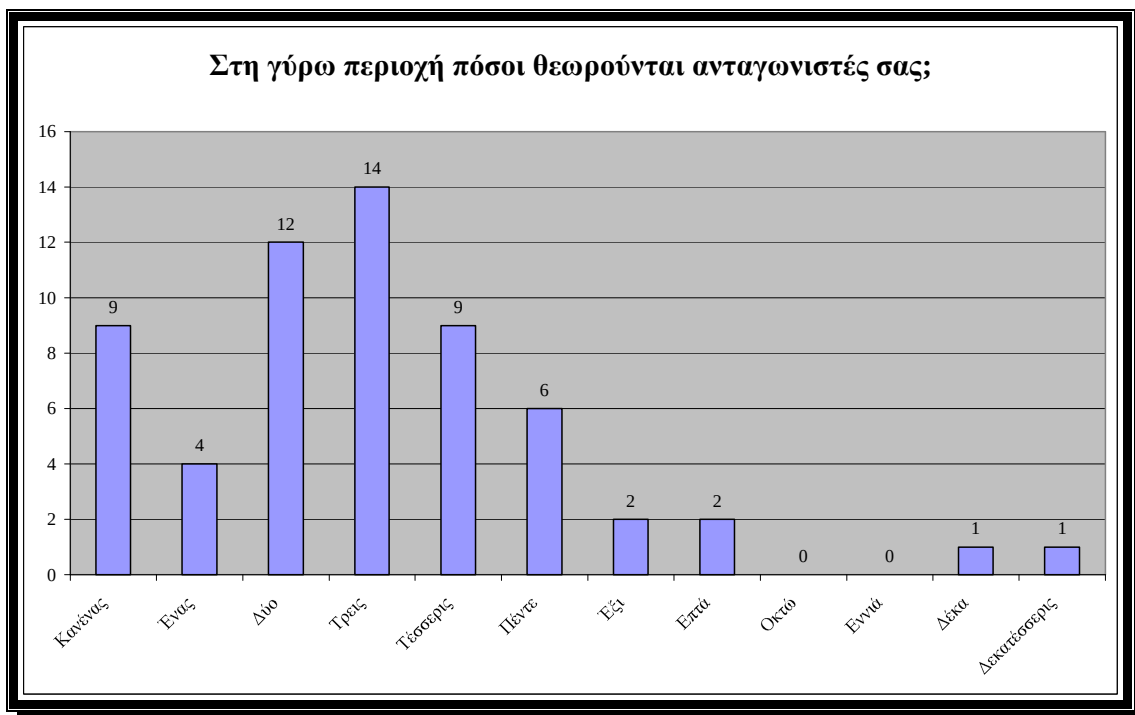
Διάγραμμα 7.7: Εγκατάσταση καταστήματος, εντός ή εκτός της πόλης



Η πλειοψηφία των ιδιοκτητών (77%) δήλωσε ότι το κατάστημά βρίσκεται στο κέντρο της πόλης ενώ σε μικρότερο ποσοστό 23% το κατάστημα βρίσκεται σε κάποιο άλλο μέρος του νησιού.

Ερώτηση 8

Διάγραμμα 7.8: Ανταγωνιστές στη γύρω περιοχή

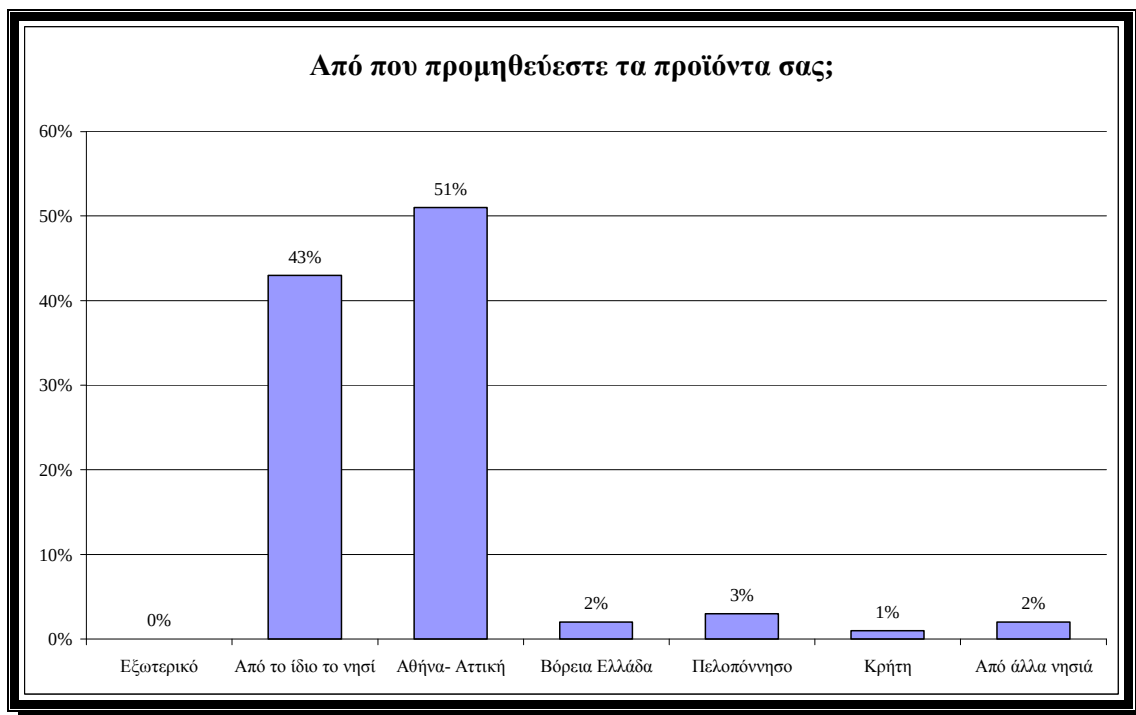


Στην παρούσα ερώτηση που αφορά το πόσους ανταγωνιστές έχει κάθε επιχειρηματίας κοντά στο κατάστημά του, οι απαντήσεις που δόθηκαν ήταν οι εξής:

- Εννέα επιχειρηματίες υποστήριξαν ότι δεν υπάρχουν ανταγωνιστές στη γύρω περιοχή
- Οι πλειοψηφία των επιχειρηματιών, 14 άτομα, δήλωσαν ότι έχουν μόλις τρεις ανταγωνιστές
- Δώδεκα από αυτούς έχει δύο ανταγωνιστές
- Εννέα ιδιοκτήτες έχουν τέσσερις ανταγωνιστές κοντά στο κατάστημά τους
- Έξι επιχειρηματίες έχουν πέντε ανταγωνιστές στη γύρω περιοχή
- Τέσσερις ιδιοκτήτες καταστημάτων υποστήριξαν πως έχουν μόνο έναν ανταγωνιστή
- Δύο από τους επιχειρηματίες δήλωσαν πως έχουν έξι ανταγωνιστές και άλλοι δύο επτά
- Τέλος, ένας ιδιοκτήτης δήλωσε πως έχει δέκα ανταγωνιστές και άλλος ένας πως έχει δεκατέσσερις

Ερώτηση 9

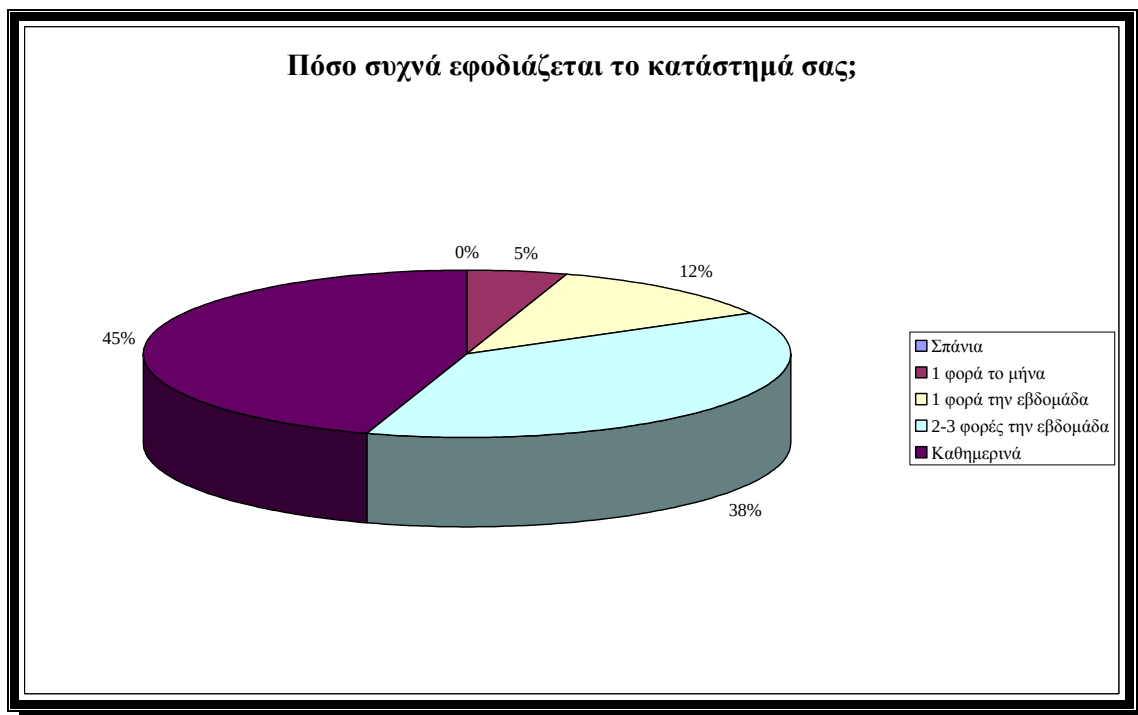
Διάγραμμα 7.9: Τόπος προμήθειας των προϊόντων



Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνεται το μέρος – η χώρα από την οποία οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων επιλέγουν να προμηθευτούν τα προϊόντα τους. Οι επιχειρηματίες διαπιστώνεται να έχουν σαν πρώτη επιλογή, με ποσοστό 51%, το νομό Αττικής για την προμήθεια των προϊόντων τους. Ο επόμενος τόπος προμήθειας προϊόντων είναι το νησί τους (43%), ακολουθεί η Πελοπόννησος με ποσοστό μόνο 3%. Τέλος, σε πολύ μικρό ποσοστό επιλέγουν τη βόρεια Ελλάδα (2%) καθώς και το νομό Κρήτης (1%).

Ερώτηση 10

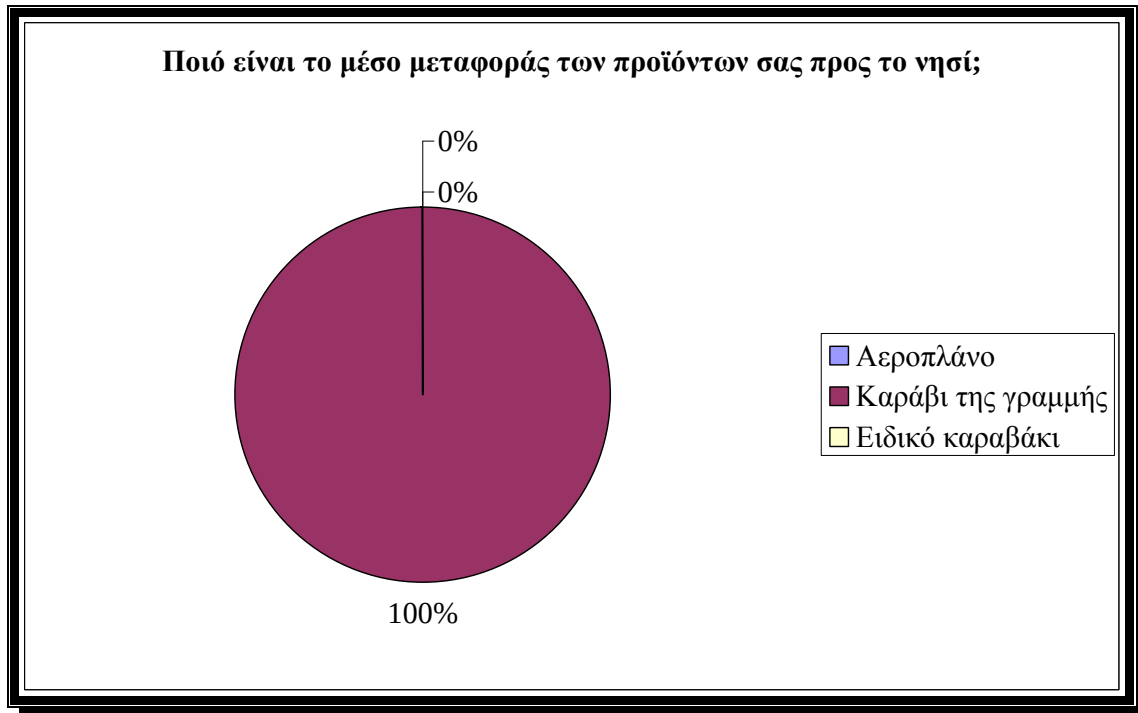
Διάγραμμα 7.10: Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος



Στην παρούσα ερώτηση, που αφορά τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, η πλειοψηφία των ιδιοκτητών εφοδιάζει το κατάστημά του καθημερινώς (45%) σε όλη τη διάρκεια του χρόνου. Ακόμα με αρκετά υψηλό ποσοστό (38%) κάποιοι ιδιοκτήτες το εφοδιάζουν δύο με τρεις φορές την εβδομάδα. Τέλος, ακολουθούν μικρότερα ποσοστά (12% και 5%) με αντίστοιχο εφοδιασμό μια φορά την εβδομάδα και μια φορά το μήνα.

Ερώτηση 11

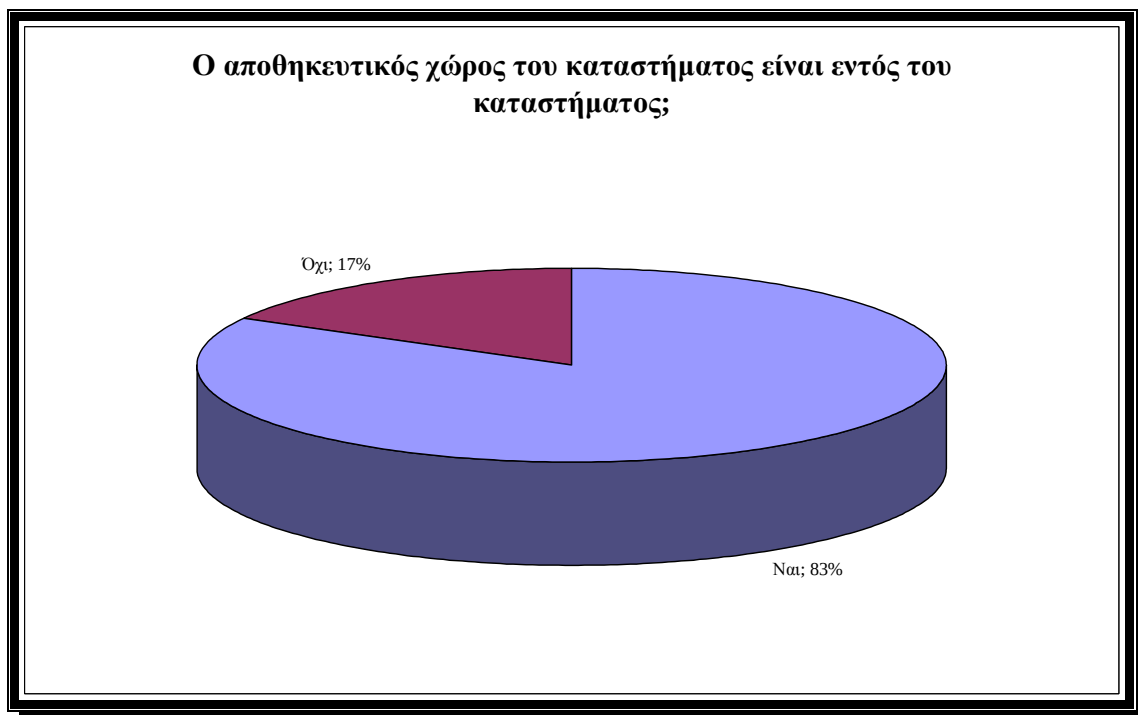
Διάγραμμα 7.11: Μέσο μεταφοράς των προϊόντων στο νησί



Οι ιδιοκτήτες όλων των καταστημάτων επιλέγουν ως μέσο μεταφοράς των προϊόντων τους στο νησί το καράβι της γραμμής, το οποίο είναι και το πιο φτηνό μέσο μεταφοράς σε σχέση με τα άλλα δύο, αλλά και γενικότερα. Αρκετές φορές είναι αναγκαίο να επιλέξουν το αεροπλάνο ή ειδικό καραβάκι για την μεταφορά κάποιων προϊόντων, όμως δεν είναι το βασικό τους μέσο. Παραδείγματος χάρη, κάποια χάπια που είναι απαραίτητο να φτάσουν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα ή ορισμένα ευπαθή γεωργικά προϊόντα, όπως οι φράουλες, είναι απαραίτητο το αεροπλάνο.

Ερώτηση 12

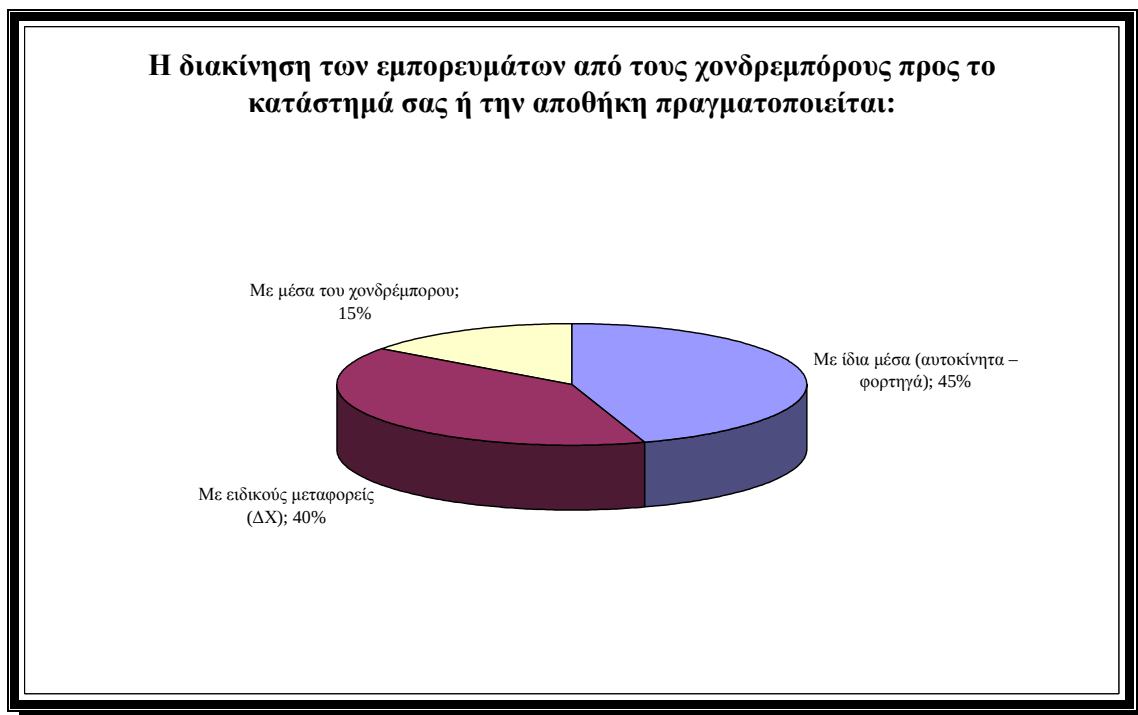
Διάγραμμα 7.12: Τόπος αποθηκευτικού χώρου, εντός καταστήματος ή όχι



Στην παρούσα ερώτηση, με πολύ υψηλό ποσοστό μόλις 83%, οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων ειδών διατροφής δήλωσαν πως ο αποθηκευτικός χώρος του καταστήματος βρίσκεται εντός αυτού, ενώ των υπόλοιπων καταστημάτων βρίσκεται σε κάποιο άλλο χώρο μακριά από το κατάστημα.

Ερώτηση 13

Διάγραμμα 7.13: Τρόπος διακίνησης εμπορευμάτων από χονδρεμπόρους



Παρατηρείται ότι, σε αυτή την ερώτηση που αφορά το μέσο διακίνησης των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους στους ιδιοκτήτες των καταστημάτων, τα δύο υψηλότερα ποσοστά βρίσκονται πολύ κοντά. Το 45% επιλέγει με δικά του μέσα να μεταφέρει τα προϊόντα ενώ το 40% προτιμάει ειδικούς μεταφορείς για την διακίνηση των προϊόντων, τα λεγόμενα Δημοσίας Χρήσης φορτηγά. Τέλος, το μικρότερο ποσοστό (15%) παραλαμβάνει τα προϊόντα στο κατάστημά του με μέσα του χονδρεμπόρου.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Ερώτηση 14

Διάγραμμα 7.14: Τι πιστεύουν για την συχνότητα δρομολογίων των πλοίων



Η πλειοψηφία των ιδιοκτητών των καταστημάτων (72%), θεωρούν ότι η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική για την ομαλή ροή και διασφάλιση επάρκειας των προϊόντων, ανάλογα με την εποχή. Για το ποια εποχή είναι ικανοποιημένοι με τα δρομολόγια οι ιδιοκτήτες παρουσιάζεται στο αμέσως επόμενο διάγραμμα. Επίσης, το 13% είναι ικανοποιημένοι με τα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, αντίθετα με το 5% που δεν είναι καμία περίοδο ικανοποιημένοι. Τέλος, το 10% είναι μέτρια ικανοποιημένοι.

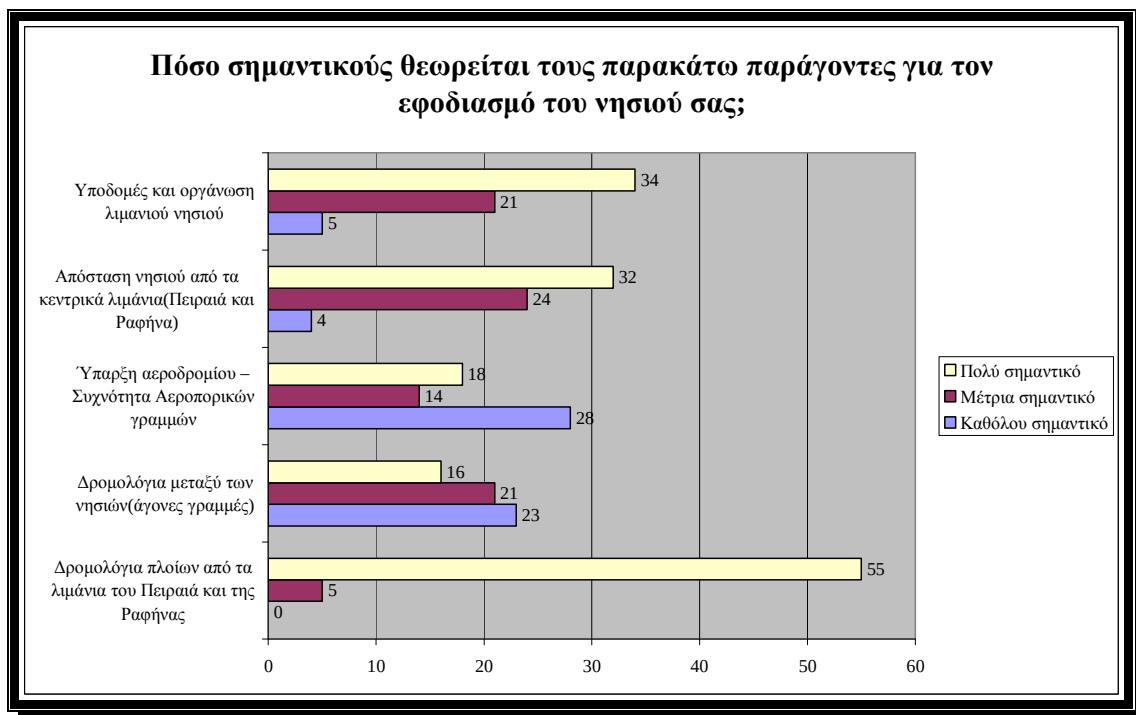
Διάγραμμα 7.15: Εποχή που δεν είναι ικανοποιημένοι από τα δρομολόγια



Δυσανεστημένοι από την συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων κατά την περίοδο του χειμώνα (86%). Αυτό οφείλεται κυρίως στις καιρικές συνθήκες, στην αδυναμία δηλαδή των πλοίων να ταξιδεύουν με πολλά μποφόρ (άνω των 7 και κάποιες φορές άνω των 8 το λιμεναρχείο απαγορεύει τον απόπλου). Οι υπόλοιποι ερωτώμενοι (14%) δεν είναι ικανοποιημένοι κατά τη θερινή περίοδο. Για τις άλλες δύο εποχές του χρόνου οι ιδιοκτήτες δεν έκανα λόγο.

Ερώτηση 15

Διάγραμμα 7.16: Παράγοντες για τον εφοδιασμό του νησιού



Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων θεωρούν τα δρομολόγια, από τα δύο μεγάλα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας προς τα νησιά τους, πολύ σημαντικό στοιχείο για τον εφοδιασμό των καταστημάτων (92%). Όσο αφορά τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών, τις λεγόμενες άγονες γραμμές, οι πλειοψηφία των ιδιοκτητών (38%) δεν το θεωρεί σημαντικό, το ίδιο ισχύει και για όσα νησιά έχουν αεροδρόμιο. Στη συνέχεια ένα άλλο στοιχείο στο οποίο φαίνεται οι ιδιοκτήτες να δίνουν μεγάλη βαρύτητα είναι η απόσταση του νησιού τους από τα κεντρικά λιμάνια. Τέλος, πολύ σημαντικό στοιχείο για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων του κάθε ιδιοκτήτη είναι οι υποδομές και η οργάνωση που διαθέτει το λιμάνι του νησιού.

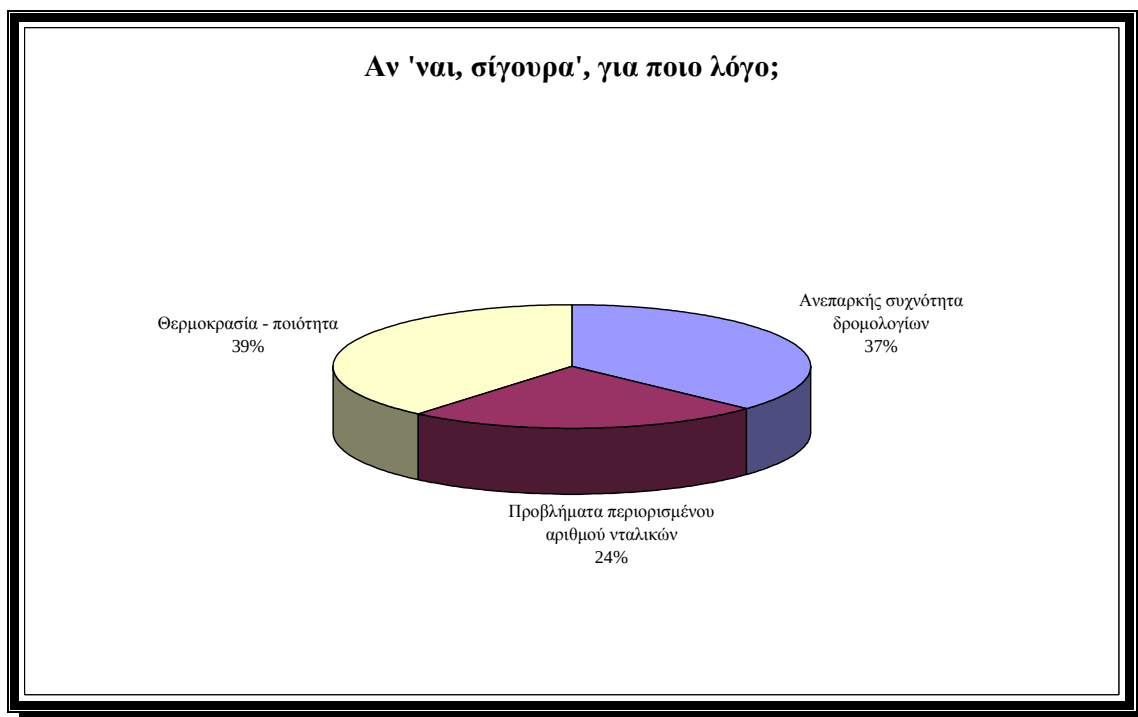
Ερώτηση 16

Διάγραμμα 7.17: Σημαντικότητα προβλημάτων ανεφοδιασμού το καλοκαίρι



Οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων πιστεύουν ότι κατά τους θερινούς μήνες τα προβλήματα ανεφοδιασμού των καταστημάτων τους είναι πολλά σε σχέση με τις υπόλοιπες εποχές του χρόνου. Οι λόγοι παρουσιάζονται παρακάτω με άλλο διάγραμμα. Μόλις το 68% έχει αυτή την άποψη, ενώ το 10% πιστεύει πως δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα και το 22% κρατάει μια ουδέτερη στάση.

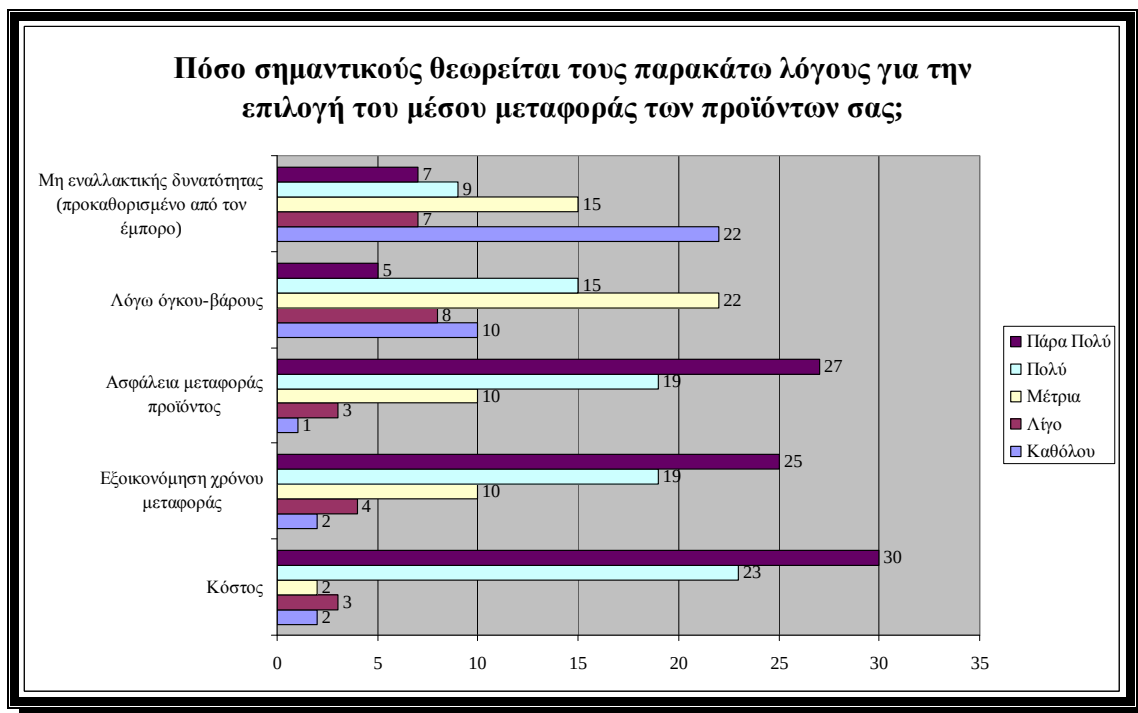
Διάγραμμα 7.18: Λόγος προβλημάτων ανεφοδιασμού το καλοκαίρι



Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνονται οι λόγοι για τους οποίους οι ιδιοκτήτες έχουν προβλήματα με τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων τους το καλοκαίρι. Ο κυρίως λόγος είναι η ανεπάρκεια συχνότητας των δρομολογίων (37%) και ακολουθεί η υψηλή, προφανώς, θερμοκρασία κατά τη θερινή περίοδο (39%).

Ερώτηση 17

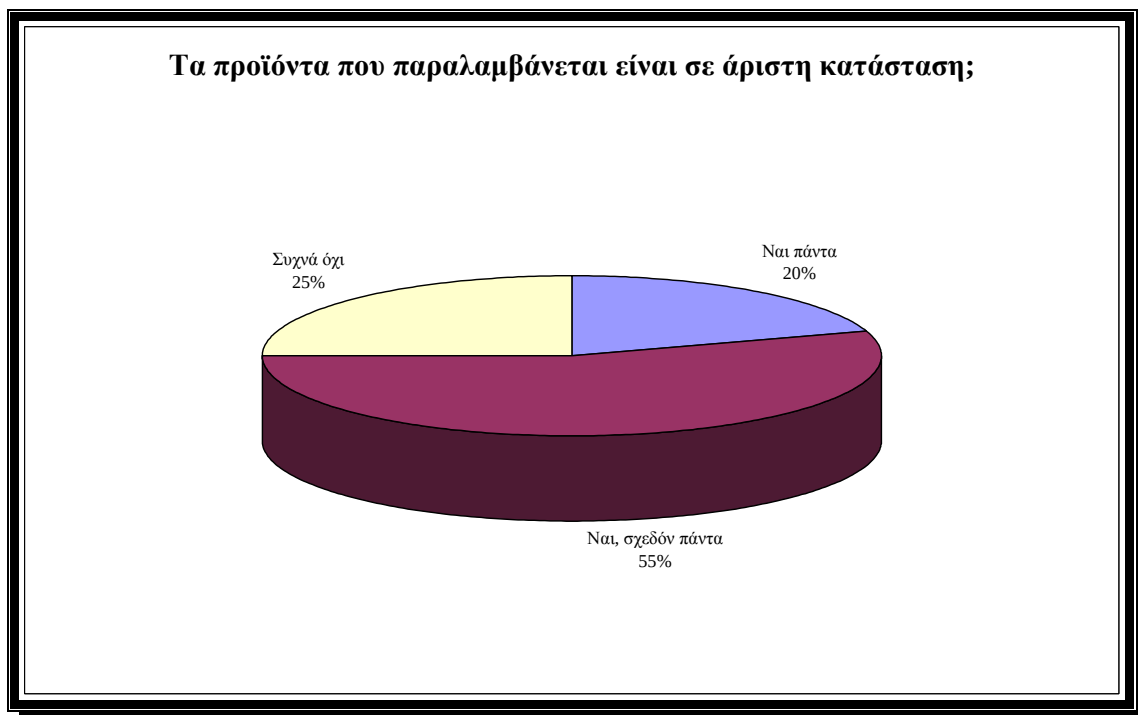
Διάγραμμα 7.19: Λόγοι επιλογής μέσου μεταφοράς



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα διαπιστώνεται ότι ο σημαντικότερος λόγος για τον οποίο οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων επιλέγουν το καράβι της γραμμής ως μέσο μεταφοράς των προϊόντων τους είναι το κόστος (50%), αρκετά χαμηλό σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς, και στη συνέχεια λόγω της ασφάλειας της μεταφοράς των προϊόντων (45%). Επίσης, πολλά από τα προϊόντα είναι ογκώδη και βαριά με αποτέλεσμα μόνο με το καράβι να μπορούν να μεταφερθούν. Κλείνοντας, σε αρκετά νησιά δεν δίνεται η δυνατότητα για εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς των προϊόντων εκτός από το πλοίο της γραμμής.

Ερώτηση 18

Διάγραμμα 7.20: Είδος κατάστασης παραλαβής προϊόντων



Οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων δήλωσαν ότι τα προϊόντα που παραλαμβάνουν είναι συνήθως σε άριστη κατάσταση (55%), αντίθετα με το 20% που υποστηρίζει πως πάντα τα παραλαμβάνει άρτιος. Το 25% φαίνεται να μην παραλαμβάνει τα προϊόντα του σε πολύ καλή κατάσταση. Σύμφωνα πάντα με τους ιδιοκτήτες η βασικότερη αιτία που δεν παραλαμβάνονται άρτιος τα προϊόντα αναλύεται παρακάτω.

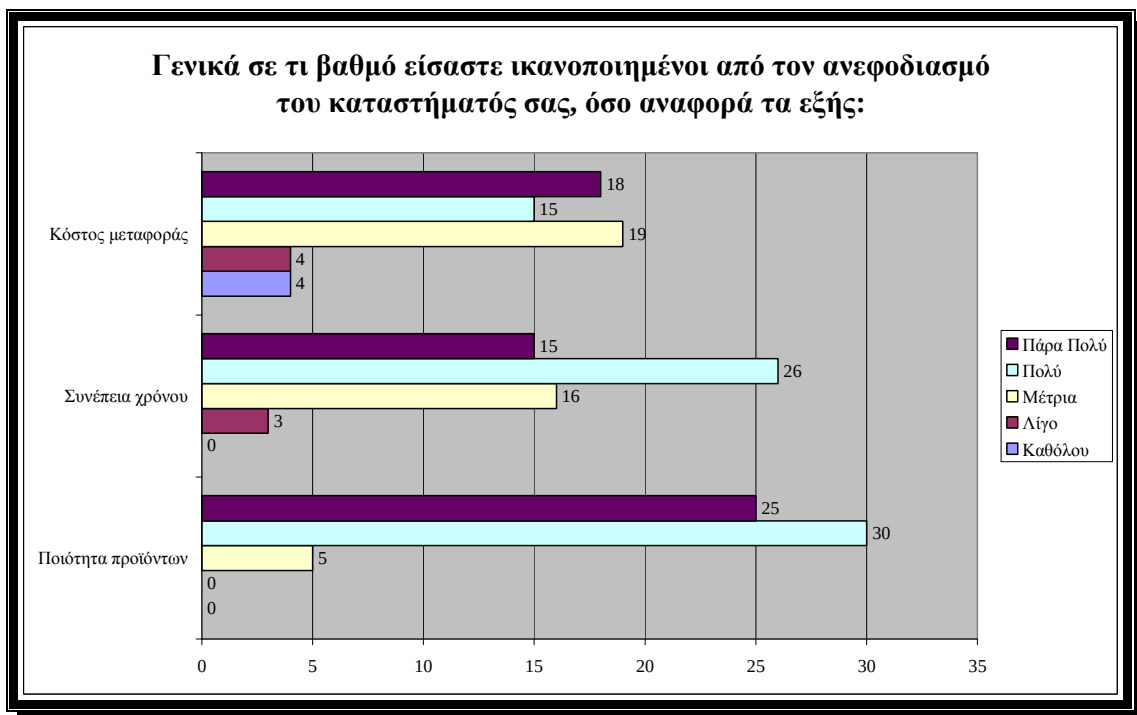
Διάγραμμα 7.21: Αιτία μη άριστης παραλαβής προϊόντων



Η βασικότερη αιτία για την οποία τα προϊόντα δεν παραλαμβάνονται σε άριστη κατάσταση στο κατάστημά των ιδιοκτητών, με ποσοστό που ανέρχεται στο 73%, είναι ο τρόπος με τον οποίο φορτώνονται καθώς και οι συνθήκες μεταφοράς. Μία άλλη αιτία με αρκετά μικρότερο ποσοστό (20%), είναι η αποθήκη στην οποία φυλάσσει τα προϊόντα ο χονδρέμπορος και γενικά ο τρόπος με τον οποίο χειρίζονται τα προϊόντα. Τέλος, άλλος ένα λόγος για την παραλαβή των προϊόντων σε άριστη κατάσταση είναι οι καιρικές συνθήκες. Παρατηρείται όμως ότι αυτό το ποσοστό είναι σημαντικά μικρότερο από τα άλλα δύο και κυρίως από το 73%.

Ερώτηση 19

Διάγραμμα 7.22: Παράγοντες βαθμού ικανοποίησης ανεφοδιασμού καταστήματος



Η παρούσα ερώτηση σχετίζεται με τον βαθμό που οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων ειδών διατροφής είναι ικανοποιημένοι από τον τρόπο που ανεφοδιάζετε το κατάστημά τους. Όσο αφορά το κόστος, φαίνεται ότι δύο γνώμες των ερωτώμενων ισοβαθμούν (30% η κάθε μία), κάποιιοι είναι πολύ ικανοποιημένοι και άλλοι είναι μέτρια ικανοποιημένοι. Στη συνέχεια διαπιστώνεται ότι το 43% είναι πολύ ευχαριστημένοι σε σχέση με το χρόνο που καταφθάνουν τα προϊόντα στο κατάστημά τους. Τέλος, για την ποιότητα των προϊόντων παρατηρείται ένα πολύ μεγάλο ποσοστό ιδιοκτητών (50%) να είναι πολύ ικανοποιημένοι και ένα μικρότερο ποσοστό 42% να είναι άριστα ικανοποιημένοι.

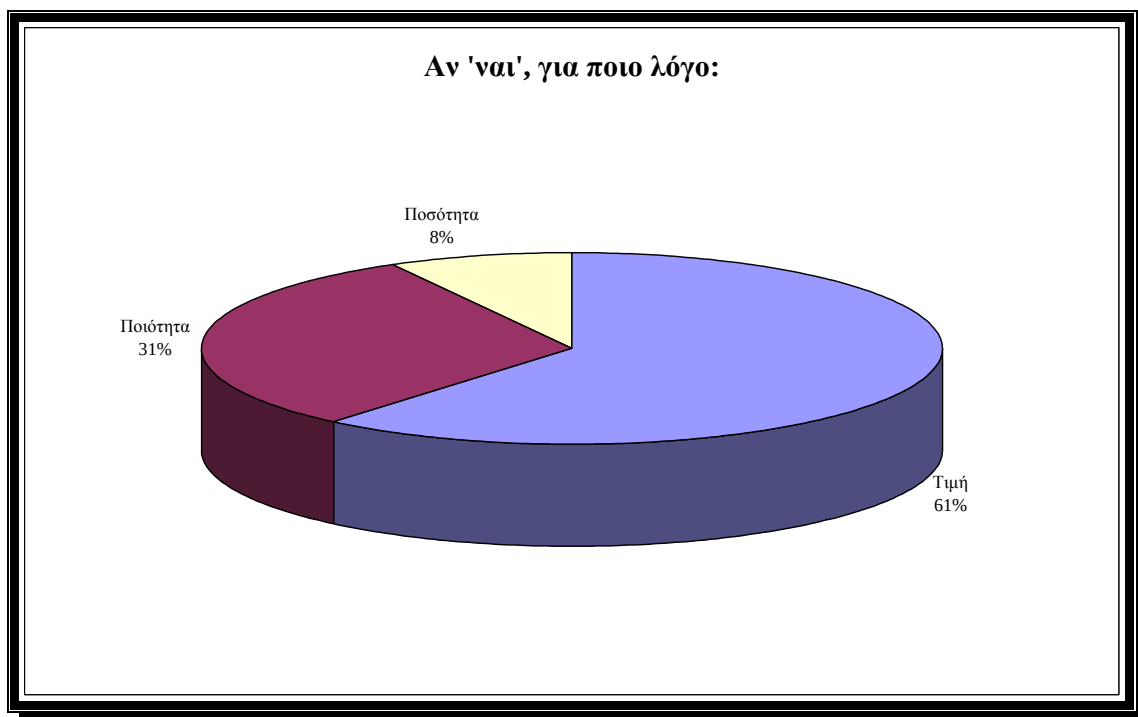
Ερώτηση 20

Διάγραμμα 7.23: Παράπονα πελατών



Οι καταναλωτές κάνουν πολύ σπάνια παράπονα για την ποιότητα, την ποσότητα, την τιμή και γενικά για τα προϊόντα που αγοράζουν (το ποσοστό που αντιστοιχεί εδώ αγγίζει το 57%). Ένα μικρό δείγμα καταναλωτών (3%) κάνει πολύ συχνά παράπονα, αντίθετα με το 40% των καταναλωτών που δεν έχει παραπονεθεί ποτέ. Οι λόγοι για τους οποίους κάνουν παράπονα οι πελάτες δίδονται με ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 7.24: Λόγοι παραπόνων πελατών



Εάν οι καταναλωτές κάνουν παράπονο για το προϊόν, ο κύριος λόγος θα είναι η τιμή, αυτό δήλωσαν οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων σε ποσοστό 61%. Άλλες δύο αιτίες που εμφανίζονται με ποσοστά 31% και 8% είναι η ποιότητα του προϊόντος και η ποσότητα αντίστοιχα.

Ερώτηση 21

Διάγραμμα 7.25: Ποσοστό επιβάρυνση τελικής τιμής προϊόντος από τη μεταφορά



Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνονται τα ποσοστά, κατά τη γνώμη των ιδιοκτητών, που επιβαρύνουν την τελική τιμή των προϊόντων.

Ερώτηση 22

Διάγραμμα 7.26: Περίπτωση μείωσης Φ.Π.Α.



Οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων πιστεύουν ότι εάν ο Φ.Π.Α. των φορτωτικών μειωνόταν και γινόταν όμοιος με αυτόν των νησιών, θα βοηθούσε σημαντικά στη μείωση των τιμών των προϊόντων στα νησιά. Το σενάριο αυτό το πιστεύουν με βεβαιότητα μόλις το 44% των ιδιοκτητών ενώ λίγο επιφυλακτικοί είναι το 33%. Το 5% είναι αρνητικοί σε αυτό και το 13% δήλωσε ότι μάλλον δεν θα βοηθούσε αυτή η μείωση. Τέλος, το 5% δεν φέρουν γνώμη για το τι θα γινόταν εάν μειωνόταν ο Φ.Π.Α.

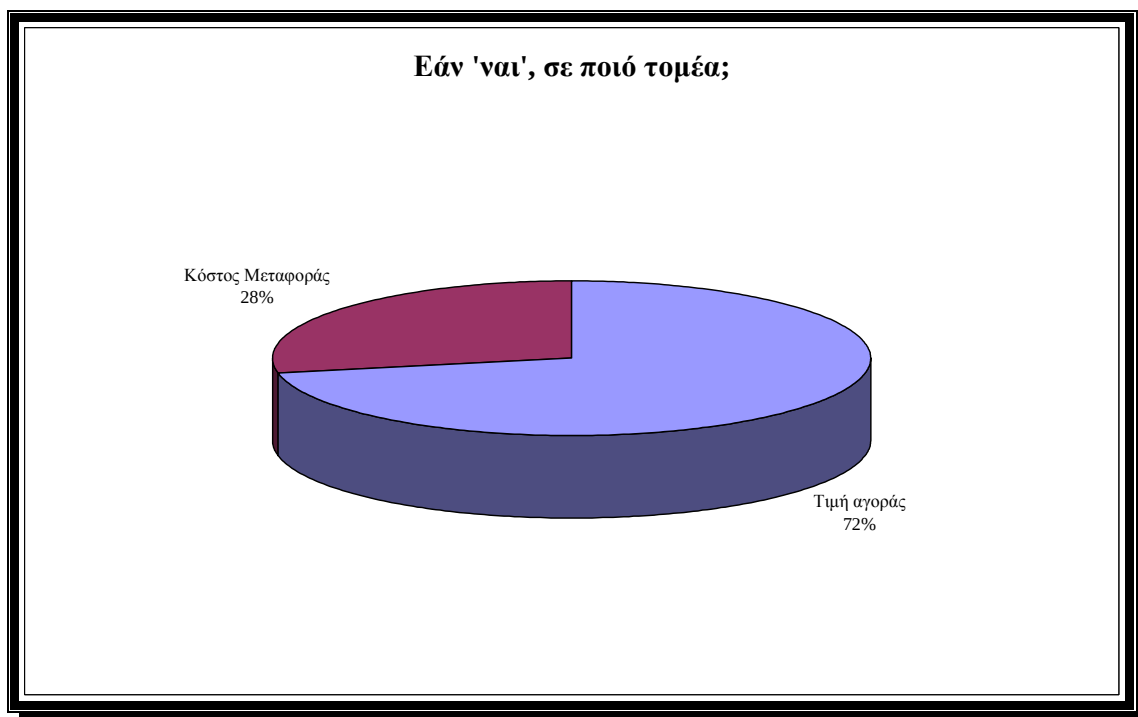
Ερώτηση 23

Διάγραμμα 7.27: Όφελος από δημιουργία συνεταιρισμού



Όσο αφορά τη δημιουργία ενός Συνεταιρισμού στο νησί, οι μισοί ακριβώς από τους ιδιοκτήτες του δείγματος θεωρούν ότι θα βοηθούσε το κατάστημά τους. Οι λόγοι που το υποστηρίζουν αυτό φαίνονται στο παρακάτω γράφημα. Το 27% πιστεύουν ότι μάλλον θα υπήρχε όφελος αλλά δεν είναι σίγουροι, αντίθετα με το 8% που είναι αρνητικοί. Ένα σχετικά μεγάλο ποσοστό που ανέρχεται στο 15% δήλωσαν πως δεν γνωρίζουν την νέα κατάσταση στο κατάστημά τους, από την ύπαρξη ενός τέτοιου Συνεταιρισμού.

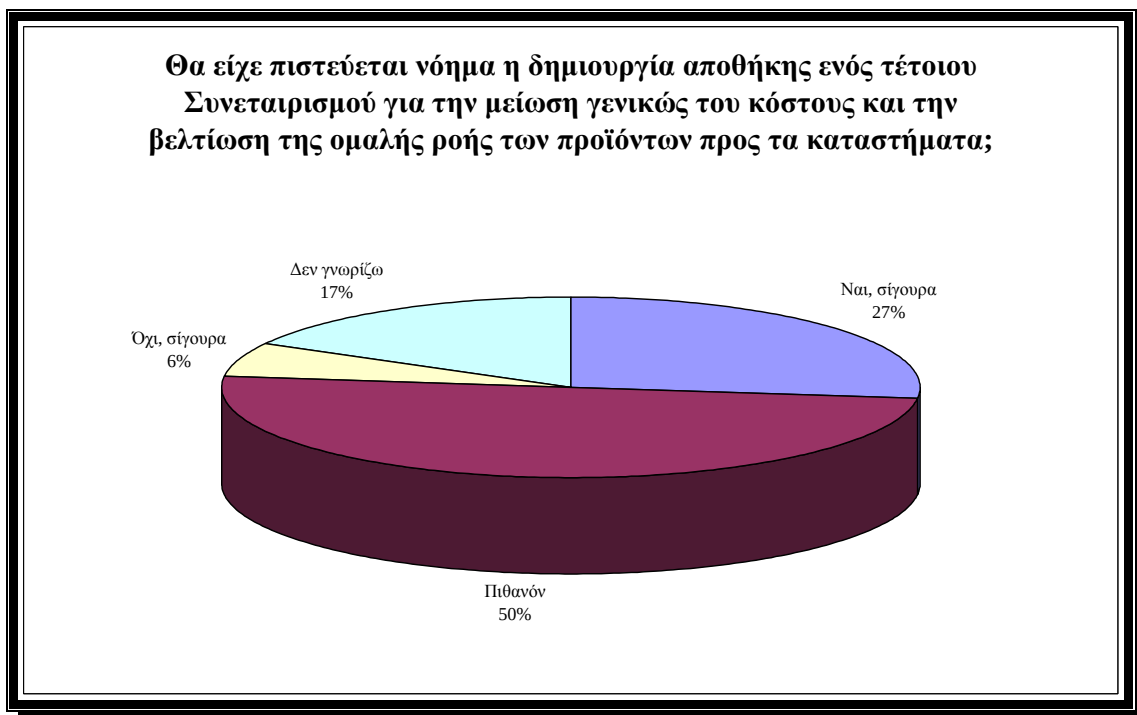
Διάγραμμα 7.28: Τομέας οφέλους από δημιουργία συνεταιρισμού



Στο παραπάνω γράφημα φαίνονται οι δύο κυριότεροι λόγοι για τους οποίους οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων ειδών διατροφής πιστεύουν πως η δημιουργία ενός Συνεταιρισμού θα βοηθούσε το κατάστημά τους. Ο πρώτος κύριος λόγος είναι ότι θα προμηθεύονται τα προϊόντα σε χαμηλότερη τιμή και ακολουθεί με χαμηλότερο ποσοστό το κόστος μεταφοράς προϊόντων από τους χονδρεμπόρους έως ότου φθάσουν στο κατάστημά των ιδιοκτητών.

Ερώτηση 24

Διάγραμμα 7.29: Μείωση κόστους από τη δημιουργία αποθήκης συνεταιρισμού



Σε αυτή την τελευταία και αρκετά σημαντική ερώτηση, παρουσιάζεται η γνώμη των ιδιοκτητών όλων των καταστημάτων για την βοήθεια που θα τους παρείχε η δημιουργία μιας αποθήκης ενός Συνεταιρισμού. Διαπιστώθηκε ότι κάθετα θετική είναι το 27% αντίθετα με το 6% που είναι αρνητικοί. Υπάρχει και ένα πολύ υψηλό ποσοστό (50%), που πιστεύει ότι ίσως και να βοηθούσε η δημιουργία μιας τέτοιας αποθήκης. Από το συγκεκριμένο θέμα το 17% δεν γνωρίζει τι θα γινόταν αν υπήρχε αυτή η αποθήκη.

7.5.2 Έλεγχος ανεξαρτησίας χ^2

7.5.2.1 Μεθοδολογική προσέγγιση

Ο βαθμός εξάρτησης δύο μεταβλητών X , Y μπορεί να μετρηθεί με τη χρήση του συντελεστή συσχέτισης χ^2 . Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιείται έλεγχος υποθέσεων για να καθοριστεί αν η συσχέτιση μεταξύ των δύο μεταβλητών είναι θετική ή αρνητική, να διευκρινιστεί δηλαδή αν υπάρχει συσχέτιση ή όχι μεταξύ των μεταβλητών.

Η διατύπωση κάθε ελέγχου υποθέσεων περιλαμβάνει τη μηδενική (H_0) και την εναλλακτική (H_1) υπόθεση. Στη μηδενική υπόθεση τα χαρακτηριστικά X , Y κατανέμονται ανεξάρτητα στον πληθυσμό, ενώ στην εναλλακτική υπόθεση δεν κατανέμονται ανεξάρτητα στον πληθυσμό.

Η τιμή της στατιστικής χ^2 συγκρίνεται με την πιθανότητα παρατήρησης της τιμής αυτής (P-value) και οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Αν $P\text{-value} > 0,10$, τότε αποδεχόμαστε τη μηδενική υπόθεση H_0 , δηλαδή οι μεταβλητές είναι ανεξάρτητες.
- Αν $P\text{-value} < 0,10$, τότε αποδεχόμαστε την εναλλακτική υπόθεση H_1 , δηλαδή οι μεταβλητές συσχετίζονται με επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%.
- Αν $P\text{-value} < 0,05$, τότε δεχόμαστε την εναλλακτική υπόθεση H_1 , δηλαδή οι μεταβλητές συσχετίζονται με επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%.
- Αν $P\text{-value} < 0,01$, τότε δεχόμαστε την εναλλακτική υπόθεση H_1 , δηλαδή οι μεταβλητές συσχετίζονται με επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%.

7.5.2.2 Ανάλυση συσχετίσεων

Μέσω του προγράμματος SPSS 12,0 έγιναν συσχετίσεις των δημογραφικών ερωτήσεων με όλες τις υπόλοιπες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, καθώς και μεταξύ αυτών. Μόνο οι ακόλουθες παρουσιάζουν στατιστικό ενδιαφέρον.

Πίνακας 7.1: Αριθμός των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος, σε σχέση με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,347(a)	2	,006
Likelihood Ratio	14,553	2	,001
Linear-by-Linear Association	,712	1	,399
N of Valid Cases	60		

				Αριθμός των ανταγωνιστών			Σύνολα
				0-4	5-9	10-14	
Παράπονα των πελατών για τα προϊόντα	Ναι	Count		26	10	0	36
		% within complai		72,2%	27,8%	,0%	100,0%
		% within compet		54,2%	100,0%	,0%	60,0%
	Όχι	Count		22	0	2	24
		% within complai		91,7%	,0%	8,3%	100,0%
		% within compet		45,8%	,0%	100,0%	40,0%
Σύνολα		Count		48	10	2	60
		% within complai		80,0%	16,7%	3,3%	100,0%
		% within compet		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "αριθμός των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος" και "παράπονα των πελατών για τα προϊόντα", έδωσε τιμή $\chi^2=10,347$ και $P\text{-value}=0,006 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του αριθμού των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Αναλυτικότερα, από τον πίνακα διαπιστώνεται ότι οι πελάτες κάνουν παράπονα για τα προϊόντα όταν στη γύρω περιοχή ο αριθμός των ανταγωνιστών είναι μικρός (72%), αντίθετα με τις περιοχές που τα καταστήματα έχουν λίγους ή και καθόλου ανταγωνιστές, παράπονα από τους πελάτες δεν υπάρχουν. Παρατηρείται, λοιπόν, ότι ανάλογα με το πόσοι ανταγωνιστές βρίσκονται κοντά στα καταστήματα των ιδιοκτητών δημιουργούνται και τα παράπονα των πελατών.

Πίνακας 7.2: Προμήθεια των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική, σε σχέση με την περίπτωση μείωσης του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική

	Value		Asymp. Sig.
		df	(2-sided)
Pearson Chi-Square	8,529(a)	4	,074
Likelihood Ratio	8,738	4	,068
Linear-by-Linear Association	1,255	1	,263
N of Valid Cases	60		

			Προμήθεια των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική			Σύνολα
			0%-30%	31%-60%	61%-100%	
Η μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτικών θα βοηθούσε στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική	Ναι	Count	20	3	23	46
		% within fpa1	43,5%	6,5%	50,0%	100,0%
		% within ath1	76,9%	50,0%	82,1%	76,7%
	Όχι	Count	3	3	5	11
		% within fpa1	27,3%	27,3%	45,5%	100,0%
		% within ath1	11,5%	50,0%	17,9%	18,3%
	Δεν γνωρίζω	Count	3	0	0	3
		% within fpa1	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within ath1	11,5%	,0%	,0%	5,0%
Σύνολα		Count	26	6	28	60
		% within fpa1	43,3%	10,0%	46,7%	100,0%
		% within ath1	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "προμήθεια των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική" και "μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική", έδωσε τιμή $\chi^2=8,529$ και $P\text{-value}=0,074 < \alpha=0,1$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της προμήθειας των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική με την περίπτωση μείωσης του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Αναλυτικότερα, η πλειοψηφία των ερωτώμενων (50%) που προμηθεύονται τα προϊόντα τους σε πολύ υψηλό ποσοστό από την Αθήνα δηλώνουν ότι η μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτικών θα βοηθούσε στην ισορροπία των τιμών των προϊόντων των Κυκλάδων με της Αθήνας. Το 18% των ιδιοκτητών υποστηρίζει πως δεν θα υπήρχε αλλαγή στις τιμές των προϊόντων αν μειώνονταν ο Φ.Π.Α.

Πίνακας 7.3: Αριθμός των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος, σε σχέση με τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,535(a)	6	,024
Likelihood Ratio	14,560	6	,024
Linear-by-Linear Association	,481	1	,488
N of Valid Cases	60		

			Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος				Σύνολα
			1 φορά το μήνα	1 φορά την εβδομάδα	2-3 φορές την εβδομάδα	Καθημερινά	
Αριθμός ανταγωνι στών	0-4	Count	3	3	18	24	48
		% within compet	6,3%	6,3%	37,5%	50,0%	100,0%
		% within supply	100,0%	42,9%	78,3%	88,9%	80,0%
	5-9	Count	0	4	5	1	10
		% within compet	,0%	40,0%	50,0%	10,0%	100,0%
		% within supply	,0%	57,1%	21,7%	3,7%	16,7%
	10-14	Count	0	0	0	2	2
		% within compet	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% within supply	,0%	,0%	,0%	7,4%	3,3%
	Σύνολα	Count	3	7	23	27	60
		% within compet	5,0%	11,7%	38,3%	45,0%	100,0%
		% within supply	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "αριθμός των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος" και "συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος", έδωσε τιμή $X^2=14,535$ και $P\text{-value}=0,024 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του αριθμού των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος με τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων εφοδιάζουν καθημερινά τα καταστήματα τους όταν στην γύρω περιοχή ο αριθμός των ανταγωνιστών είναι πολύ μικρός (κανένας ανταγωνιστής έως τέσσερις και το ποσοστό εφοδιασμού ημερησίως αγγίζει το 50%).

Πίνακας 7.4: Αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος, σε σχέση με το όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,240(a)	3	,041
Likelihood Ratio	11,137	3	,011
Linear-by-Linear Association	3,433	1	,064
N of Valid Cases	60		

			Όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)				
			Ναι, σίγουρα	Πιθανόν	Όχι, σίγουρα	Δεν γνωρίζω	Σύνολα
Αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος	Όχι	Count	9	0	0	1	10
		% within deposit	90,0%	,0%	,0%	10,0%	100,0%
		% within ofelsine	30,0%	,0%	,0%	11,1%	16,7%
	Ναι	Count	21	16	5	8	50
		% within deposit	42,0%	32,0%	10,0%	16,0%	100,0%
		% within ofelsine	70,0%	100,0%	100,0%	88,9%	83,3%
Σύνολα		Count	30	16	5	9	60
		% within deposit	50,0%	26,7%	8,3%	15,0%	100,0%
		% within ofelsine	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος" και "όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)", έδωσε τιμή $X^2=8,240$ και $P\text{-value}=0,041 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του αποθηκευτικού χώρου εντός του καταστήματος με το όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Αναλυτικότερα, φαίνεται πως είτε υπάρχει αποθήκη εντός του καταστήματος είτε όχι, η δημιουργία μιας αποθήκης Συνεταιρισμού θα βοηθούσε τα καταστήματα των ιδιοκτητών. Φυσικά, υπάρχουν και κάποιοι που είναι αρνητικοί σε αυτή την κίνηση.

Πίνακας 7.5: Διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών, σε σχέση με την απόσταση του νησιού από τα κεντρικά λιμάνια (Πειραιά και Ραφήνα)

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,122(a)	4	,087
Likelihood Ratio	8,653	4	,070
Linear-by-Linear Association	,568	1	,451
N of Valid Cases	60		

			Πόση σημαντικός παράγοντας είναι η απόσταση του νησιού από τα κεντρικά λιμάνια (Πειραιά και Ραφήνα), για τον εφοδιασμό του			
			Καθόλου σημαντικό	Μέτρια σημαντικό	Πολύ σημαντικό	Σύνολα
Μέσο διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών	Με ίδια μέσα (αυτοκίνητα-φορτηγά)	Count	1	13	13	27
		% within distribu	3,7%	48,1%	48,1%	100,0%
		% within aposlima	25,0%	54,2%	40,6%	45,0%
	Με ειδικούς μεταφορείς (ΔΧ)	Count	2	5	17	24
		% within distribu	8,3%	20,8%	70,8%	100,0%
		% within aposlima	50,0%	20,8%	53,1%	40,0%
	Με μέσα του χονδρεμπόρου	Count	1	6	2	9
		% within distribu	11,1%	66,7%	22,2%	100,0%
		% within aposlima	25,0%	25,0%	6,3%	15,0%
Σύνολα		Count	4	24	32	60
		% within distribu	6,7%	40,0%	53,3%	100,0%
		% within aposlima	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών" και "απόσταση του νησιού από τα κεντρικά λιμάνια", έδωσε τιμή $X^2=8,122$ και $P\text{-value}=0,087 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της διακίνησης των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών με την απόσταση του νησιού από τα κεντρικά λιμάνια (Πειραιά και Ραφήνα), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Αναλυτικότερα, όσοι μεταφέρουν τα προϊόντα τους με ίδια μέσα ή με ειδικούς μεταφορείς, πιστεύουν πως είναι πολύ σημαντική η απόσταση του νησιού από τα δύο κεντρικά λιμάνια προς τις Κυκλάδες. Όσα προϊόντα φτάνουν στα καταστήματα με μέσα του χονδρεμπόρου φαίνεται ότι η απόσταση αυτή δεν παίζει σημαντικό ρόλο για τους ιδιοκτήτες.

Πίνακας 7.6: Διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών, σε σχέση με την περίπτωση μείωσης του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,078(a)	8	,080
Likelihood Ratio	14,149	8	,078
Linear-by-Linear Association	1,736	1	,188
N of Valid Cases	60		

			Μέσο διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών				
			Με ίδια μέσα (αυτοκίνητα- φορτηγά)	Με ειδικούς μεταφορείς (ΔΧ)	Με μέσα του χονδρεμπόρου	Σύνολα	
Η μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτι- κών θα βοηθούσ ε στην ισορροπί α των τιμών Κυκλάδ ων με Αττική	Ναι, σίγουρα	Count	14	10	2	26	
		% within fpa	53,8%	38,5%	7,7%	100,0%	
		% within distribu	51,9%	41,7%	22,2%	43,3%	
	Ναι, αλλά μέτρια	Count	7	10	3	20	
		% within fpa	35,0%	50,0%	15,0%	100,0%	
		% within distribu	25,9%	41,7%	33,3%	33,3%	
	Μάλλον όχι	Count	2	4	2	8	
		% within fpa	25,0%	50,0%	25,0%	100,0%	
		% within distribu	7,4%	16,7%	22,2%	13,3%	
	Όχι, σίγουρα	Count	3	0	0	3	
		% within fpa	100,0%	,0%	,0%	100,0%	
		% within distribu	11,1%	,0%	,0%	5,0%	
Δεν γνωρίζω	Count	1	0	2	3		
	% within fpa	33,3%	,0%	66,7%	100,0%		
	% within distribu	3,7%	,0%	22,2%	5,0%		
Σύνολα			Count	27	24	9	60
			% within fpa	45,0%	40,0%	15,0%	100,0%
			% within distribu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών" και "μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική", έδωσε τιμή $X^2=14,078$ και $P\text{-value}=0,080 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της διακίνησης των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών με την περίπτωση μείωσης του Φ.Π.Α. των φορτωτικών για βοήθεια στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Αναλυτικότερα, το 54% που μεταφέρει τα προϊόντα με ίδια μέσα πιστεύει ότι σίγουρα θα βοηθούσε η μείωση του Φ.Π.Α. στην ισορροπία των τιμών στις Κυκλάδες με την Αττική και συμφωνεί και το 38% που μεταφέρει τα προϊόντα με ειδικούς μεταφορείς. Αντίθετα, η κατάσταση για όσους ιδιοκτήτες τα προϊόντα φτάνουν στο κατάστημά τους με μέσα του χονδρεμπόρου δεν θα άλλαζε.

Πίνακας 7.7: Διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών, σε σχέση με το όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,366(a)	6	,026
Likelihood Ratio	17,773	6	,007
Linear-by-Linear Association	,231	1	,631
N of Valid Cases	60		

			Μέσο διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών			
			Με ίδια μέσα (αυτοκίνητα-φορτηγά)	Με ειδικούς μεταφορείς (ΔΧ)	Με μέσα του χονδρεμπόρου	Σύνολα
Όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)	Ναι, σίγουρα	Count	16	10	4	30
		% within ofelsine	53,3%	33,3%	13,3%	100,0%
		% within distribu	59,3%	41,7%	44,4%	50,0%
	Πιθανόν	Count	4	10	2	16
		% within ofelsine	25,0%	62,5%	12,5%	100,0%
		% within distribu	14,8%	41,7%	22,2%	26,7%
	Όχι, σίγουρα	Count	1	4	0	5
		% within ofelsine	20,0%	80,0%	,0%	100,0%
		% within distribu	3,7%	16,7%	,0%	8,3%
	Δεν γνωρίζω	Count	6	0	3	9
		% within ofelsine	66,7%	,0%	33,3%	100,0%
		% within distribu	22,2%	,0%	33,3%	15,0%
Σύνολα			27	24	9	60
			45,0%	40,0%	15,0%	100,0%
			100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών" και "όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)", έδωσε τιμή $\chi^2=14,366$ και $P\text{-value}=0,026 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση

(H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της διακίνησης των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα ή την αποθήκη των ιδιοκτητών με το όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού), σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Αναλυτικότερα, όσοι ιδιοκτήτες μεταφέρουν με ίδια μέσα τα προϊόντα τους πιστεύουν με ποσοστό 53% ότι θα υπήρχε όφελος της επιχείρησης από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί. Ομοίως και το 33% των ιδιοκτητών που τα προϊόντα φτάνουν με ειδικούς μεταφορείς. Και σε αυτή την ερώτηση, σε όσους ιδιοκτήτες τα προϊόντα φτάνουν στο κατάστημά τους με μέσα του χονδρεμπόρου, φαίνεται να παραμένουν αδιάφοροι σε μια τέτοια αλλαγή.

Πίνακας 7.8: Παραλαβή προϊόντων σε άριστη κατάσταση, σε σχέση με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,399(a)	4	,034
Likelihood Ratio	12,534	4	,014
Linear-by-Linear Association	3,520	1	,061
N of Valid Cases	60		

			Παράπονα πελατών για τα προϊόντα			Σύνολα
			Ναι, αλλά σπάνια	Ναι, συχνά	Όχι	
Παραλαβή προϊόντων σε άριστη κατάσταση	Ναι, πάντα	Count	7	0	5	12
		% within excelsit	58,3%	,0%	41,7%	100,0%
		% within complain	20,6%	,0%	20,8%	20,0%
	Ναι, σχεδόν πάντα	Count	14	1	18	33
		% within excelsit	42,4%	3,0%	54,5%	100,0%
		% within complain	41,2%	50,0%	75,0%	55,0%
	Συχνά όχι	Count	13	1	1	15
		% within excelsit	86,7%	6,7%	6,7%	100,0%
		% within complain	38,2%	50,0%	4,2%	25,0%
Σύνολα		Count	34	2	24	60
		% within excelsit	56,7%	3,3%	40,0%	100,0%
		% within complain	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "παραλαβή προϊόντων σε άριστη κατάσταση" και "παράπονα των πελατών για τα προϊόντα", έδωσε τιμή $X^2=10,399$ και $P\text{-value}=0,034 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της παραλαβής των προϊόντων σε άριστη κατάσταση με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Αναλυτικότερα, φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα ότι αν τα προϊόντα παραλαμβάνονται σε άριστη κατάσταση, δεν υπάρχουν παράπονα σε μεγάλο βαθμό (87% δεν παραπονιέται) αντίθετα στην περίπτωση που δεν φτάνουν σε άριστη κατάσταση, τα παράπονα ανέρχονται σε ποσοστό

55%. Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι ανάλογα με την κατάσταση παραλαβής των προϊόντων, υπάρχουν και τα ανάλογα παράπονα

Πίνακας 7.9: Συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική για την ομαλή ροή των προϊόντων, σε σχέση με τα δρομολόγια των πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,854(a)	3	,031
Likelihood Ratio	6,785	3	,079
Linear-by-Linear Association	,535	1	,464
N of Valid Cases	60		

			Πόσο σημαντικός είναι ο παράγοντας, δρομολόγια των πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας, για τον εφοδιασμό του νησιού		Σύνολα
			Μέτρια σημαντικό	Πολύ σημαντικό	
Η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική ή για την ομαλή ροή των προϊόντων	Ναι, σίγουρα	Count	0	8	8
		% within freqboat	,0%	100,0%	100,0%
		% within piraeraf	,0%	14,5%	13,3%
	Μέτρια	Count	2	4	6
		% within freqboat	33,3%	66,7%	100,0%
		% within piraeraf	40,0%	7,3%	10,0%
	Σίγουρα όχι	Count	1	2	3
		% within freqboat	33,3%	66,7%	100,0%
		% within piraeraf	20,0%	3,6%	5,0%
	Εξαρτάται από την εποχή	Count	2	41	43
		% within freqboat	4,7%	95,3%	100,0%
% within piraeraf		40,0%	74,5%	71,7%	
Σύνολα		Count	5	55	60
		% within freqboat	8,3%	91,7%	100,0%
		% within piraeraf	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "συχνότητα δρομολογίων των πλοίων για την ομαλή ροή των προϊόντων" και "δρομολόγια των πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας", έδωσε τιμή $X^2=8,854$ και $P\text{-value}=0,031 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της

συχνότητα δρομολογίων των πλοίων με τα δρομολόγια των πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Αναλυτικότερα, η πλειοψηφία των ερωτώμενων(95%) θεωρεί ότι η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων από τα δύο κεντρικά λιμάνια της Ελλάδας προς τις Κυκλάδες, είναι ικανοποιητική ανάλογα με την εποχή.

Πίνακας 7.10: Συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική για την ομαλή ροή των προϊόντων, σε σχέση με την ποιότητα των προϊόντων

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,650(a)	6	,003
Likelihood Ratio	14,322	6	,026
Linear-by-Linear Association	1,236	1	,266
N of Valid Cases	60		

			Βαθμός ικανοποίησης από τον ανεφοδιασμό του καταστήματος όσο αφορά την ποιότητα των προϊόντων			Σύνολα
			Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ	
Η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητικ ή για την ομαλή ροή των προϊόντων	Ναι, σίγουρα	Count	1	2	5	8
		% within freqboat	12,5%	25,0%	62,5%	100,0%
		% within quality	20,0%	6,7%	20,0%	13,3%
	Μέτρια	Count	0	2	4	6
		% within freqboat	,0%	33,3%	66,7%	100,0%
		% within quality	,0%	6,7%	16,0%	10,0%
	Σίγουρα όχι	Count	2	0	1	3
		% within freqboat	66,7%	,0%	33,3%	100,0%
		% within quality	40,0%	,0%	4,0%	5,0%
	Εξαρτάτα ι από την εποχή	Count	2	26	15	43
		% within freqboat	4,7%	60,5%	34,9%	100,0%
		% within quality	40,0%	86,7%	60,0%	71,7%
Σύνολα		Count	5	30	25	60
		% within freqboat	8,3%	50,0%	41,7%	100,0%
		% within quality	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "συχνότητα δρομολογίων των πλοίων για την ομαλή ροή των προϊόντων" και "ποιότητα προϊόντων", έδωσε τιμή $\chi^2=19,650$ και $P\text{-value}=0,003 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της συχνότητα δρομολογίων των πλοίων με την ποιότητα των προϊόντων, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Αναλυτικότερα, ανάλογα με την εποχή που βρισκόμαστε, υπάρχουν και οι αντίστοιχες διακυμάνσεις ικανοποίησης καλής ποιότητας των προϊόντων από τους ερωτώμενους. Και αυτό συμβαίνει γιατί τα δρομολόγια των πλοίων διαφέρουν ανάλογα με τις εποχές.

Πίνακας 7.11: Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των επιχειρηματιών, σε σχέση με τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,463(a)	12	,078
Likelihood Ratio	21,447	12	,044
Linear-by-Linear Association	,898	1	,343
N of Valid Cases	60		

			Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος				Σύνολα	
			1 φορά το μήνα	1 φορά την εβδομάδα	2-3 φορές την εβδομάδα	Καθημερινά		
Ετήσιο οικογενει ακό εισόδημα	Κάτω από 10.000€	Count	2	0	4	2	8	
		% within income	25,0%	,0%	50,0%	25,0%	100,0%	
		% within supply	66,7%	,0%	17,4%	7,4%	13,3%	
	10.001€ - 15.000€	Count	0	4	6	9	19	
		% within income	,0%	21,1%	31,6%	47,4%	100,0%	
		% within supply	,0%	57,1%	26,1%	33,3%	31,7%	
	15.001€ - 20.000€	Count	0	0	8	6	14	
		% within income	,0%	,0%	57,1%	42,9%	100,0%	
		% within supply	,0%	,0%	34,8%	22,2%	23,3%	
	20.001€ - 25.000€	Count	0	1	4	3	8	
		% within income	,0%	12,5%	50,0%	37,5%	100,0%	
		% within supply	,0%	14,3%	17,4%	11,1%	13,3%	
	25.001€ και άνω	Count	1	2	1	7	11	
		% within income	9,1%	18,2%	9,1%	63,6%	100,0%	
		% within supply	33,3%	28,6%	4,3%	25,9%	18,3%	
Σύνολα			3	7	23	27	60	
			Count					
			% within income	5,0%	11,7%	38,3%	45,0%	100,0%
			% within supply	100,0 %	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "ετήσιο οικογενειακό εισόδημα επιχειρηματιών" και "συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος", έδωσε τιμή $\chi^2=19,463$ και $P\text{-value}=0,078 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του ετήσιου οικογενειακού εισοδήματος των επιχειρηματιών με

τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, οι επιχειρηματίες που έχουν οικογενειακό εισόδημα άνω των 10.000€ φαίνεται να εφοδιάζουν το κατάστημά τους πολύ συχνά έως και σε καθημερινή βάση.

Πίνακας 7.12: Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των επιχειρηματιών, σε σχέση με τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,582(a)	8	,068
Likelihood Ratio	18,000	8	,021
Linear-by-Linear Association	,801	1	,371
N of Valid Cases	60		

			Τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι είναι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις άλλες εποχές			Σύνολα
			Ναι, σίγουρα	Μέτρια	Συχνά όχι	
Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα	Κάτω από 10.000€	Count	5	3	0	8
		% within income	62,5%	37,5%	,0%	100,0%
		% within supsumer	12,2%	23,1%	,0%	13,3%
	10.001€ - 15.000€	Count	12	4	3	19
		% within income	63,2%	21,1%	15,8%	100,0%
		% within supsumer	29,3%	30,8%	50,0%	31,7%
	15.001€ - 20.000€	Count	12	2	0	14
		% within income	85,7%	14,3%	,0%	100,0%
		% within supsumer	29,3%	15,4%	,0%	23,3%
	20.001€ - 25.000€	Count	8	0	0	8
		% within income	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within supsumer	19,5%	,0%	,0%	13,3%
Σύνολα	25.001€ και άνω	Count	4	4	3	11
		% within income	36,4%	36,4%	27,3%	100,0%
		% within supsumer	9,8%	30,8%	50,0%	18,3%
Σύνολα		Count	41	13	6	60
		% within income	68,3%	21,7%	10,0%	100,0%
		% within supsumer	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "ετήσιο οικογενειακό εισόδημα επιχειρηματιών" και "προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι", έδωσε τιμή $X^2=14,582$ και $P\text{-value}=0,068 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του ετήσιου οικογενειακού εισοδήματος των επιχειρηματιών με τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Παρατηρούμε ότι αρκετά μεγάλο πρόβλημα σχετικά με τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων των επιχειρηματιών κατά την καλοκαιρινή περίοδο έχουν ένα μέσο οικογενειακό εισόδημα, μεταξύ 10.000€ - 20.000€. Αντίθετα, με αυτούς που έχουν υψηλότερα εισοδήματα που δεν αντιμετωπίζουν κάποιο έντονο πρόβλημα.

Πίνακας 7.13: Επάγγελμα των επιχειρηματιών, σε σχέση με το ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	30,924(a)	12	,002
Likelihood Ratio	36,074	12	,000
Linear-by-Linear Association	,184	1	,668
N of Valid Cases	60		

			Ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική			Σύνολα
			0%-30%	31%-60%	61%-100%	
Επάγγελ μα των επιχειρημ ατιών	Ιδιοκτήτης Mini Market	Count	9	0	5	14
		% within profes	64,3%	,0%	35,7%	100,0%
		% within ath1	34,6%	,0%	17,9%	23,3%
	Ιδιοκτήτης Super Market	Count	2	1	11	14
		% within profes	14,3%	7,1%	78,6%	100,0%
		% within ath1	7,7%	16,7%	39,3%	23,3%
	Κρεοπώλης	Count	4	1	1	6
		% within profes	66,7%	16,7%	16,7%	100,0%
		% within ath1	15,4%	16,7%	3,6%	10,0%
	Μανάβης	Count	3	2	3	8
		% within profes	37,5%	25,0%	37,5%	100,0%
		% within ath1	11,5%	33,3%	10,7%	13,3%
	Περιπτεράς	Count	7	0	0	7
		% within profes	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within ath1	26,9%	,0%	,0%	11,7%
	Φαρμακοποιός	Count	0	0	4	4
		% within profes	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% within ath1	,0%	,0%	14,3%	6,7%
	Φούρναρης	Count	1	2	4	7
		% within profes	14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		% within ath1	3,8%	33,3%	14,3%	11,7%
Σύνολα		Count	26	6	28	60
		% within profes	43,3%	10,0%	46,7%	100,0%
		% within ath1	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "επάγγελμα των επιχειρηματιών" και "ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική", έδωσε τιμή $X^2=30,924$ και $P\text{-value}=0,002 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του επαγγέλματος των επιχειρηματιών με το ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από την Αθήνα-Αττική, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Ειδικότερα, οι ιδιοκτήτες των super market προμηθεύονται σε πολύ υψηλό ποσοστό τα προϊόντα τους από την Αθήνα, που ανέρχεται στο 79%, αντίθετα με τους κρεοπώλες και τους μανάβηδες που προμηθεύονται προϊόντα από την Αθήνα με μέσο ποσοστό 11%.

Πίνακας 7.14: Επάγγελμα των επιχειρηματιών, σε σχέση με το ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από τη Βόρεια Ελλάδα

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24,060(a)	12	,020
Likelihood Ratio	21,561	12	,043
Linear-by-Linear Association	,341	1	,559
N of Valid Cases	60		

			Ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από τη Βόρεια Ελλάδα			Σύνολα
			0%	1%-10%	11% -100%	
Επάγγελμα των επιχειρηματιών	Ιδιοκτήτης Mini Market	Count	13	0	1	14
		% within profes	92,9%	,0%	7,1%	100,0%
		% within north1	26,0%	,0%	33,3%	23,3%
	Ιδιοκτήτης Super Market	Count	10	3	1	14
		% within profes	71,4%	21,4%	7,1%	100,0%
		% within north1	20,0%	42,9%	33,3%	23,3%
	Κρεοπώλης	Count	6	0	0	6
		% within profes	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within north1	12,0%	,0%	,0%	10,0%
	Μανάβης	Count	7	1	0	8
		% within profes	87,5%	12,5%	,0%	100,0%
		% within north1	14,0%	14,3%	,0%	13,3%
	Περιπτεράς	Count	7	0	0	7
		% within profes	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within north1	14,0%	,0%	,0%	11,7%
	Φαρμακοποιός	Count	1	3	0	4
		% within profes	25,0%	75,0%	,0%	100,0%
		% within north1	2,0%	42,9%	,0%	6,7%
	Φούρναρης	Count	6	0	1	7
		% within profes	85,7%	,0%	14,3%	100,0%
		% within north1	12,0%	,0%	33,3%	11,7%
Σύνολα	Count		50	7	3	60
	% within profes		83,3%	11,7%	5,0%	100,0%
	% within north1		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "επάγγελμα των επιχειρηματιών" και "ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από τη Βόρεια Ελλάδα", έδωσε τιμή $X^2=24,060$ και $P\text{-value}=0,020 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του επαγγέλματος των επιχειρηματιών με το ποσοστό προμήθειας των προϊόντων από τη Βόρεια Ελλάδα, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Στον πιο πάνω πίνακα, φαίνεται ότι όλοι ιδιοκτήτες των καταστημάτων προμηθεύονται πολύ λίγα έως καθόλου προϊόντα από τη Βόρεια Ελλάδα. Σε αυτό συμβάλλει όπως καταλαβαίνεται η απόσταση, συνεπώς το κόστος μεταφοράς.

Πίνακας 7.15: Επάγγελμα των επιχειρηματιών, σε σχέση με τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	35,873(a)	18	,007
Likelihood Ratio	34,496	18	,011
Linear-by-Linear Association	,134	1	,715
N of Valid Cases	60		

			Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος				Σύνολα
			1 φορά το μήνα	1 φορά την εβδομάδα	2-3 φορές την εβδομάδα	Καθημερι νά	
Επάγγ ελμα των επιχει ρηματι ών	Ιδιοκτήτης Mini Market	Count	1	1	7	5	14
		% within profes	7,1%	7,1%	50,0%	35,7%	100,0%
		% within supply	33,3%	14,3%	30,4%	18,5%	23,3%
	Ιδιοκτήτης Super Market	Count	1	0	3	10	14
		% within profes	7,1%	,0%	21,4%	71,4%	100,0%
		% within supply	33,3%	,0%	13,0%	37,0%	23,3%
	Κρεοπώλης	Count	0	4	2	0	6
		% within profes	,0%	66,7%	33,3%	,0%	100,0%
		% within supply	,0%	57,1%	8,7%	,0%	10,0%
	Μανάβης	Count	0	0	5	3	8
		% within profes	,0%	,0%	62,5%	37,5%	100,0%
		% within supply	,0%	,0%	21,7%	11,1%	13,3%
	Περιπτεράς	Count	0	0	2	5	7
		% within profes	,0%	,0%	28,6%	71,4%	100,0%
		% within supply	,0%	,0%	8,7%	18,5%	11,7%
	Φαρμακοπο ιός	Count	0	0	1	3	4
		% within profes	,0%	,0%	25,0%	75,0%	100,0%
		% within supply	,0%	,0%	4,3%	11,1%	6,7%
	Φούρναρης	Count	1	2	3	1	7
		% within profes	14,3%	28,6%	42,9%	14,3%	100,0%
		% within supply	33,3%	28,6%	13,0%	3,7%	11,7%
Σύνολα	Count		3	7	23	27	60
	% within profes		5,0%	11,7%	38,3%	45,0%	100,0%
	% within supply		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "επάγγελμα των επιχειρηματιών" και "συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος", έδωσε τιμή $X^2=35,873$ και $P\text{-value}=0,007 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του επαγγέλματος των επιχειρηματιών με τη συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Σε καθημερινή

βάση, φαίνεται να εφοδιάζουν τα καταστήματά τους οι ιδιοκτήτες των super market, των περιπτέρων και των φαρμακείων.

Πίνακας 7.16: Ποιότητα των προϊόντων, σε σχέση με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,906(a)	4	,000
Likelihood Ratio	10,983	4	,027
Linear-by-Linear Association	,080	1	,778
N of Valid Cases	60		

			Παράπονα των πελατών για τα προϊόντα				
			Ναι, αλλά σπάνια	Ναι, συχνά	Όχι	Σύνολα	
Βαθμός ικανοποίησης από τον ανεφοδιασμό του καταστήματος όσο αφορά την ποιότητα των προϊόντων	Μέτρια	Count	2	2	1	5	
		% within quality	40,0%	40,0%	20,0%	100,0%	
		% within complain	5,9%	100,0%	4,2%	8,3%	
		Πολύ	Count	18	0	12	30
	% within quality		60,0%	,0%	40,0%	100,0%	
		% within complain	52,9%	,0%	50,0%	50,0%	
		Πάρα πολύ	Count	14	0	11	25
	% within quality		56,0%	,0%	44,0%	100,0%	
		% within complain	41,2%	,0%	45,8%	41,7%	
Σύνολα			Count	34	2	24	60
		% within quality	56,7%	3,3%	40,0%	100,0%	
		% within complain	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "ποιότητα των προϊόντων" και "παράπονα των πελατών για τα προϊόντα", έδωσε τιμή $X^2=22,906$ και $P\text{-value}=0,000 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της ποιότητας των προϊόντων με τα παράπονα των πελατών για τα προϊόντα, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα, δεν υπάρχουν παράπονα από τους πελάτες όταν η ποιότητα των προϊόντων είναι πολύ έως πάρα πολύ καλή.

Πίνακας 7.17: Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, σε σχέση με τον αποθηκευτικό χώρο του καταστήματος

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,408(a)	3	,093
Likelihood Ratio	7,283	3	,063
Linear-by-Linear Association	3,608	1	,057
N of Valid Cases	60		

			Αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος		Σύνολα
			Όχι	Ναι	
Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος	1 φορά το μήνα	Count	0	3	3
		% within supply	,0%	100,0%	100,0%
		% within deposit	,0%	6,0%	5,0%
	1 φορά την εβδομάδα	Count	1	6	7
		% within supply	14,3%	85,7%	100,0%
		% within deposit	10,0%	12,0%	11,7%
	2-3 φορές την εβδομάδα	Count	1	22	23
		% within supply	4,3%	95,7%	100,0%
		% within deposit	10,0%	44,0%	38,3%
	Καθημερινά	Count	8	19	27
		% within supply	29,6%	70,4%	100,0%
		% within deposit	80,0%	38,0%	45,0%
Σύνολα		Count	10	50	60
		% within supply	16,7%	83,3%	100,0%
		% within deposit	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος" και "αποθηκευτικός χώρος του καταστήματος", έδωσε τιμή $X^2=6,408$ και $P\text{-value}=0,093 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της συχνότητας εφοδιασμού του καταστήματος με τον αποθηκευτικό χώρο του καταστήματος, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%. Σύμφωνα πάντα με τον παραπάνω πίνακα, στην περίπτωση που ο αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος η συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος είναι πολύ συχνή, από δυο με τρεις φορές την εβδομάδα έως και καθημερινή.

Πίνακας 7.18: Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος, σε σχέση με την άριστη κατάσταση παραλαβής των προϊόντων

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23,654(a)	6	,001
Likelihood Ratio	20,832	6	,002
Linear-by-Linear Association	5,455	1	,020
N of Valid Cases	60		

			Άριστη κατάσταση παραλαβής των προϊόντων			Σύνολα
			Ναι, πάντα	Ναι, σχεδόν πάντα	Συχνά όχι	
Συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος	1 φορά το μήνα	Count	0	3	0	3
		% within supply	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within excelsit	,0%	9,1%	,0%	5,0%
	1 φορά την εβδομάδα	Count	6	1	0	7
		% within supply	85,7%	14,3%	,0%	100,0%
		% within excelsit	50,0%	3,0%	,0%	11,7%
	2-3 φορές την εβδομάδα	Count	3	13	7	23
		% within supply	13,0%	56,5%	30,4%	100,0%
		% within excelsit	25,0%	39,4%	46,7%	38,3%
	Καθημερινά	Count	3	16	8	27
		% within supply	11,1%	59,3%	29,6%	100,0%
		% within excelsit	25,0%	48,5%	53,3%	45,0%
Σύνολα		Count	12	33	15	60
		% within supply	20,0%	55,0%	25,0%	100,0%
		% within excelsit	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "συχνότητα εφοδιασμού του καταστήματος" και "άριστη κατάσταση παραλαβής των προϊόντων", έδωσε τιμή $X^2=23,654$ και $P\text{-value}=0,001 < \alpha=0,01$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση της συχνότητας εφοδιασμού του καταστήματος με την άριστη κατάσταση παραλαβής των προϊόντων, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 1%. Όταν τα προϊόντα παραλαμβάνονται σε άριστη κατάσταση ή σε λίγο πιο μέτρια, οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων το εφοδιάζουν σε τακτά χρονικά διαστήματα

Πίνακας 7.19: Προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι, σε σχέση με την ποιότητα των προϊόντων

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,672(a)	4	,070
Likelihood Ratio	11,955	4	,018
Linear-by-Linear Association	,169	1	,681
N of Valid Cases	60		

			Βαθμός ικανοποίησης από τον ανεφοδιασμό του καταστήματος όσο αφορά την ποιότητα των προϊόντων			Σύνολα
			Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ	
Τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι είναι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις άλλες εποχές	Ναι, σίγουρα	Count	5	18	18	41
		% within supsumer	12,2%	43,9%	43,9%	100,0%
	Μέτρια	% within quality	100,0%	60,0%	72,0%	68,3%
		Count	0	6	7	13
	Σίγουρα όχι	% within supsumer	,0%	46,2%	53,8%	100,0%
		% within quality	,0%	20,0%	28,0%	21,7%
Σύνολα		Count	0	6	0	6
		% within supsumer	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% within quality	,0%	20,0%	,0%	10,0%
			5	30	25	60
			8,3%	50,0%	41,7%	100,0%
			100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας X^2 για τις μεταβλητές "προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι" και "ποιότητα προϊόντων", έδωσε τιμή $X^2=8,672$ και $P\text{-value}=0,070 < \alpha=0,10$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση των προβλημάτων ανεφοδιασμού το καλοκαίρι με την ποιότητα των προϊόντων, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 10%.

Πίνακας 7.20: Μορφωτικό επίπεδο των ιδιοκτητών καταστημάτων ειδών διατροφής, σε σχέση με το πόσοι ανταγωνιστές υπάρχουν στη γύρω περιοχή

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,942(a)	10	,030
Likelihood Ratio	18,003	10	,055
Linear-by-Linear Association	4,574	1	,032
N of Valid Cases	60		

			Αριθμός ανταγωνιστών			Σύνολα
			0-4	5-9	10-14	
Μορφωτικό επίπεδο επιχειρηματιών	Δημοτικό	Count	6	0	0	6
		% within educat	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within compet	12,5%	,0%	,0%	10,0%
	Γυμνάσιο	Count	13	3	0	16
		% within educat	81,3%	18,8%	,0%	100,0%
		% within compet	27,1%	30,0%	,0%	26,7%
	Λύκειο	Count	20	3	0	23
		% within educat	87,0%	13,0%	,0%	100,0%
		% within compet	41,7%	30,0%	,0%	38,3%
	I.E.K.	Count	2	2	0	4
		% within educat	50,0%	50,0%	,0%	100,0%
		% within compet	4,2%	20,0%	,0%	6,7%
	T.E.I.	Count	1	2	1	4
		% within educat	25,0%	50,0%	25,0%	100,0%
		% within compet	2,1%	20,0%	50,0%	6,7%
	A.E.I.	Count	6	0	1	7
		% within educat	85,7%	,0%	14,3%	100,0%
		% within compet	12,5%	,0%	50,0%	11,7%
	Σύνολα	Count	48	10	2	60
		% within educat	80,0%	16,7%	3,3%	100,0%
		% within compet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Η εκτίμηση του ελέγχου ανεξαρτησίας χ^2 για τις μεταβλητές "μορφωτικό επίπεδο των ερωτώμενων" και "αριθμός ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή", έδωσε τιμή $\chi^2=19,942$ και $P\text{-value}=0,030 < \alpha=0,05$. Άρα, απορρίπτεται η μηδενική υπόθεση (H_0), επομένως υπάρχει στατιστικά σημαντική εξάρτηση του επιπέδου μόρφωσης των ιδιοκτητών των καταστημάτων ειδών διατροφής με τον αριθμό των ανταγωνιστών στη γύρω περιοχή του καταστήματος, σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας 5%. Αναλυτικότερα, παρατηρείται ότι όσοι ιδιοκτήτες διαθέτουν μόρφωση έως και τις τάξεις του λυκείου ο αριθμός των ανταγωνιστών είναι αρκετά υψηλός, ενώ όσοι κατέχουν μόρφωση μετά το λύκειο ο αριθμός των ανταγωνιστών μειώνεται αισθητά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο σκοπός της πτυχιακής αυτής μελέτης ήταν να διερευνηθούν τα προβλήματα που υπάρχουν στα δίκτυα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών των Κυκλάδων, και ότι αυτό συνεπάγεται για τη μεταφορά των προϊόντων προς τα νησιά. Κλείνοντας πλέον, θα γίνει συζήτηση όλων των ευρημάτων και θα συνοψιστούν τα αποτελέσματα των αντικειμένων που μελετήθηκαν για τον σκοπό της παρούσας εργασίας. Στην προσπάθεια αποσαφήνισης της έννοιας logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας παρατηρήθηκε ότι η εφοδιαστική αλυσίδα είναι ένας χώρος πολύπλοκος που συμπεριλαμβάνει πολλές διαδικασίες ταυτόχρονα. Αυτές οι διαδικασίες είναι η αγορά, τα αποθέματα, η μεταφορά, η αποθήκευση και η διανομή και πρέπει όλες μαζί να λειτουργήσουν σωστά για να υπάρξει το άριστο και επιθυμητό αποτέλεσμα για την επιχείρηση. Η αποτυχία ενός τομέα από τους παραπάνω δεν μπορεί να καλυφθεί από έναν άλλο και η εταιρεία οδηγείται σε αποτυχία. Ως άριστο αποτέλεσμα νοείται η έλευση του σωστού προϊόντος, στον σωστό τόπο, στο σωστό χρόνο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πελάτη και πάντα με το ελάχιστο δυνατό κόστος για την εταιρεία.

Ο κορμός της εργασίας ήταν τα κανάλια logistics διότι απαιτούν πολύ λεπτομερή σχεδιασμό πριν χρησιμοποιηθούν για τη διανομή των προϊόντων. Οι στόχοι τους ορίζονται από τη διοίκηση της εταιρείας και τους στρατηγικούς στόχους που η ίδια θέτει. Η επιλογή του φυσικού καναλιού διανομής πρέπει να γίνει πολύ νωρίς στα πρώτα βήματα του στρατηγικού σχεδιασμού και δεν πρέπει να συγχέεται με την επιλογή καναλιού διανομής του τμήματος marketing. Το τελευταίο σχετίζεται με την εμπορική πλευρά των προϊόντων, με την εξεύρεση του ιδανικού καναλιού που θα βρίσκει τους πελάτες σε όποιο σημείο της αγοράς και αν βρίσκονται και θα μεταφέρει τις πληροφορίες και τις παραγγελίες στην επιχείρηση, ενώ το κανάλι των logistics σχετίζεται με τη φυσική ροή των προϊόντων από τη παραγωγή προς τους πελάτες. Για την μεταφορά αυτή που αποτελεί ένα από τα κυριότερα στοιχεία των logistics, υπάρχουν πέντε μορφές: η οδική, η σιδηροδρομική, η εναέρια, η θαλάσσια και η μεταφορά με αγωγούς. Εκ των οποίων οι υδάτινες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 98% των μεταφορών του παγκόσμιου εμπορίου και αυτό συμβαίνει διότι η μεταφορά δια θαλάσσης αφορά κυρίως προϊόντα που είναι βαριά, χωρίς συσκευασία, χαμηλής αξίας και δεν είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε κλοπή ή καταστροφή.

Ακολούθως, έγινε αναφορά στα κοινά χαρακτηριστικά των νησιών, χωρίζοντάς τα σε δύο κατηγορίες: τα γεωγραφικά-περιβαλλοντικά και τα κοινωνικά-οικονομικά. Ενδεικτικά αναφέρονται οι σοβαρές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων στο νησί σε ότι αφορά κυρίως το θαλάσσιο περιβάλλον, το μέγεθος των νησιών που συνήθως η έκτασή τους είναι μικρή και αντίστοιχα οι σοβαρότατες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία από το ότι οι εξαγωγές υπολείπονται των εισαγωγών. Υπάρχουν σαφώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για το κάθε νησί χωριστά. Μερικά από αυτά είναι το κλίμα, η παράδοση του, η γεωγραφική του θέση.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω για τη μεταφορά των προϊόντων στις νησιωτικές περιοχές απαραίτητες είναι οι ακτοπλοϊκές γραμμές που από γεωγραφική διάσταση αποτελούν τη «γέφυρα» σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά αλλά και μεταξύ τους, δημιουργώντας έτσι θαλάσσιες λεωφόρους. Ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών είναι ένα ζήτημα που απασχολεί ιδιαίτερα την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ορίσει ένα πρόγραμμα δράσης για τις θαλάσσιες μεταφορές προς τα νησιά που αφορά τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τα δρομολόγια, τη προσέλκυση νέων εργαζόμενων και αύξηση των επενδύσεων σε ανθρώπινο δυναμικό, την προβολή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως επιτυχούς επιχειρησιακού εταίρου και την δημιουργία κατάλληλης υποδομής για την ναυσιπλοΐα.

Είναι απαραίτητο να επισημανθούν οι βασικότερες αδυναμίες που υπάρχουν στα δίκτυα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, οι οποίες κατά κύριο λόγο οφείλονται αφενός στα γεωγραφικά – οικονομικά χαρακτηριστικά και αφετέρου στις υποδομές. Πρώτον καταγράφονται οι μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες και η διακοπή της εξυπηρέτησης κυρίως το χειμώνα αλλά

και το καλοκαίρι, οι μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση, η κακή οργάνωση των λιμενικών υποδομών, καθώς και η μεγάλη απόσταση των νησιών από την ηπειρωτική Ελλάδα.

Τέλος, γίνεται εκτενής αναφορά για το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν σήμερα τα ελληνικά νησιά, τη σύνδεση μεταξύ τους. Οι συνδέσεις είναι ελάχιστες έως μηδενικές με αποτέλεσμα κάποια νησιά να μην είναι ελκυστικά και συνεχώς να υποβαθμίζονται. Συνεπώς αφού δεν υπάρχουν συγκοινωνίες, δεν υπάρχει και επικοινωνία του νησιού με άλλα μέρη άρα αυτονόητο είναι πως το νησί δεν είναι δυνατό να αναπτυχθεί. Η ελαστικότητα μιας περιοχής, ώστε να διατηρήσει ή και να αυξήσει τις οικονομικές της δραστηριότητες ακόμα και των πληθυσμό της, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που δύναται να προσφέρει στους πολίτες της. Είναι πολύ σημαντικό κομμάτι της ακτοπλοΐας, οι άγονες γραμμές που είναι απαραίτητο να προωθηθούν και να αναπτυχθούν για την καλύτερη επιβίωση των νησιών αλλά και όλης της χώρας.

Με αφορμή όλα τα παραπάνω και για την πιθανή λύση κάποιων προβλημάτων χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο, που μοιράστηκε σε ιδιοκτήτες καταστημάτων ειδών διατροφής, σε δύο νησιά των Κυκλάδων. Έγινε προσπάθεια να διερευνηθεί η συχνότητα με την οποία οι ερωτώμενοι έρχονται αντιμέτωποι με προβλήματα ανεφοδιασμού του καταστήματός τους, τα αίτια που πιθανόν ενοχοποιούνται για την παραπάνω κατάσταση, καθώς επίσης και οι τεχνικές που ίσως θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν οι καταστηματάρχες για να αντιμετωπισθεί αυτό.

Αναλυτικότερα, η πλειοψηφία των ιδιοκτητών των καταστημάτων ειδών διατροφής που συμμετείχαν στην έρευνα ήταν άνδρες. Μέση ηλικία των συμμετεχόντων ήταν τα 44 έτη, ενώ οι περισσότεροι ήταν έγγαμοι. Όσον αφορά το είδος του καταστήματος το οποίο είχαν, με ισοψηφία ήταν ιδιοκτήτες mini market και super market. Εξάλλου, τα παραπάνω δύο καταστήματα είναι εκείνα που όλοι επισκεπτόνται σχεδόν σε καθημερινή βάση. Οι περισσότεροι από τους ερωτώμενους είχαν τελειώσει το λύκειο, με ελάχιστους να έχουν σπουδάσει σε κάποιο Ι.Ε.Κ ή Α.Ε.Ι. και κανένας δεν είχε μεταπτυχιακές σπουδές ή διδακτορικό δίπλωμα. Τέλος, το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των ερωτώμενων ξεκινούσε με λιγότερα από 1.000€, στο οποίο κατατάσσονται οι ελάχιστοι, και στην πλειοψηφία τους έχουν εισόδημα από 10.000€ έως 15.000€.

Αρχικά, ως κύριο μέσο μεταφοράς των προϊόντων, χρησιμοποιείται το καράβι της γραμμής, που σύμφωνα με τη θεωρία αντιπροσωπεύει το 98% των μεταφορών σε παγκόσμιο εμπόριο. Τα προϊόντα μεταφέρονται με χαμηλό κόστος, δεν είναι απαραίτητη η συσκευασία τους και δεν υπάρχει πρόβλημα για τον όγκο τους, η δυνατότητα για την πυκνότητά τους είναι αρκετά μεγάλη σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Σύμφωνα με τις προτιμήσεις των ερωτώμενων για την προμήθεια των προϊόντων τους από διάφορα μέρη της Ελλάδας, παρατηρείται ότι ένα πολύ υψηλό ποσοστό δεν προμηθεύεται προϊόντα από τα άλλα νησιά των Κυκλάδων, παρόλο που η παραγωγή είναι πολύ ικανοποιητική για να εφοδιάζει με τοπικά προϊόντα και τα υπόλοιπα νησιά. Λόγου χάρη στη Σύρο παράγονται τα γνωστά τυριά: επιτραπέζια γραβιέρα, πικάντικη κοπανιστή, ‘Σαν Μιχάλη’ και τα σκορδολουκάνικα. Στις Δυτικές Κυκλάδες (Κέα, Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Κίμωλο, Μήλο) παράγονται αρωματικά βότανα, παραδοσιακά ζυμαρικά, Το λευκό τυρί ‘Μανούρα’, η ξινομυζήθρα, το τουλουμοτύρι και παραδοσιακά προϊόντα μελιού. Επίσης, στη Νάξο έχουμε τα οπωροκηπευτικά λόγω των απέραντων περιβολιών της. Συνεπώς, αυτή η προτίμηση των ερωτώμενων να προμηθεύονται από ‘έξω’ τα προϊόντα τους δεν οφείλεται στο ότι τα νησιά των Κυκλάδων δεν παράγουν προϊόντα, αλλά στα δρομολόγια των πλοίων μεταξύ των νησιών, στις λεγόμενες άγονες γραμμές. Είχαν γίνει αρκετές προσπάθειες για την αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στις άγονες γραμμές, αλλά τα προβλήματα που εντοπίζονταν ήταν αρκετά. Δεν τηρούνταν τα προγραμματισμένα ακτοπλοϊκά δρομολόγια κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Τα μικρά νησιά έχουν ελάχιστες συνδέσεις με τα μεγάλα λιμάνια, ενώ με τα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ο αριθμός

συνδέσεων. Όλα τα νησιά μεταξύ τους συνδέονται από μία έως τρεις φορές την εβδομάδα, με την πλειοψηφία των πλοίων να είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.

Επιπροσθέτως, τη χειμερινή περίοδο οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων μας δηλώνουν πως δεν είναι ικανοποιημένοι με τη συχνότητα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μεταξύ των νησιών και των λιμανιών του Πειραιά και της Ραφήνας. Το γεγονός αυτό συμβάλει στον εφοδιασμό των καταστημάτων τους, στην ποιότητα των προϊόντων, συνεπώς και στην ομαλή ροή των προϊόντων στο νησί. Αυτό δεν σημαίνει ότι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όλα λειτουργούν όπως πρέπει. Την περίοδο αυτή τα προβλήματα σχετίζονται καιρικές συνθήκες, αυξημένη θερμοκρασία με αποτέλεσμα τα προϊόντα αν και στα ψυγεία αλλοιώνονται λόγω φόρτωσης-εκφόρτωσης ή λόγω του ότι δεν υπάρχει χώρος στα καράβια για τις νταλίκες αφού η προτεραιότητα έχουν σύμφωνα με τα πρακτορεία εισιτηρίων οι εκδρομείς.

Με βάση τα παραπάνω, τα παράπονα των πελατών για την ποιότητα των προϊόντων είναι αυξημένα. Αυτά οφείλονται είτε στην τιμή τους, που είναι λογικό να είναι πιο ανεβασμένες από τις τιμές της Αθήνας αφού μεσολαβεί τουλάχιστον μία μεταφορά, είτε από την ποιότητα τους, που κάποιες φορές δεν είναι καλή.

Οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων ειδών διατροφής πιστεύουν, σε ποσοστό που ανέρχεται στο 43,3%, πως η τιμή των προϊόντων στα νησιά θα μπορούσε να ήταν χαμηλότερη, εάν ο Φ.Π.Α. των φορτωτικών μειωνόταν. Έτσι δεν θα υπήρχαν τα παραπάνω παράπονα των πελατών για τις τιμές των προϊόντων.

Ένας παράγοντας που φαίνεται πως θα βοηθούσε σημαντικά την επιχείρηση των ερωτώμενων, είναι η συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις, δηλαδή η δημιουργία ενός Συνεταιρισμού. Κατά τη διάρκεια συλλογής των ερωτηματολογίων αρκετοί από τους συμμετέχοντες μου ανέφεραν πως είχε γίνει προσπάθεια δημιουργίας ενός τέτοιου Συνεταιρισμού, αλλά λόγω προσωπικών διενέξεων δεν κατάφεραν να λειτουργήσει. Παρόλα αυτά, πιστεύουν μέχρι σήμερα πως θα τους βοηθούσε πραγματικά μια τέτοια κίνηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- ❖ Καραμπατζός Γ., Μαλινδρέτος Γ., Σοφianoπούλου Χ. (2004), «Γεωγραφία των Μεταφορών και των Υποδομών», Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- ❖ Κυριαζόπουλος Π. (1996), «Διοίκηση Logistics», Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.
- ❖ Παπαδημητρίου Δ. (1971), «Διοίκησης των αποθεμάτων», Αθήνα: Παπαζήσης.
- ❖ Σαμπράκος Ε. (2001), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Αθήνα: Σταμούλης.
- ❖ Σιφνιώτης Κ. (1997), «Logistics Management: Θεωρία και Πράξη», Αθήνα: Παπαζήσης.
- ❖ Σκορδίλη Σ., Μελισσουργός Γ., (2004), Συλλογή Κειμένων για το μάθημα Γεωγραφία της Μεσογείου και της Νότιας Ευρώπης», Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- ❖ Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ευστρ., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ερν. (2007), «Μεταφορές – Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», Αθήνα: Παπαζήσης.

Ξένη

- ❖ Beamon B. M. (1998), Supply Chain Design and Analysis: Models and Methods, International Journal of Production Economics, Vol.80, pp.231-248.
- ❖ Christopher M. (1992), Logistics and Supply Chain Management - Strategies for Reducing Costs and Improving Services, Pitman Publishing, London.
- ❖ Hompel M. T. & Schmidt T. (2005), Warehouse Management, Dortmund, Germany: Springer.
- ❖ Lambert, Douglas M. (1998), Fundamentals of logistics management, Irwin/McGraw-Hill.
- ❖ Mitoula R., Agisilaos E. (2007), «Sustainable Development of Greek Islands and European Policy».
- ❖ Stock J. R. & Lambert D. M (2001), Strategic logistics, New York: McGraw Hill: Irwin.
- ❖ Watters C. (1992), Inventory Control and Management, Chichester, England: Wiley.

Διαδίκτυο

Στατιστικά στοιχεία

- ❖ Ιστοσελίδα http://www.livopedia.gr/index.php/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AC_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AC_%CE%BC%CE%AD%CF%83%CE%B1

- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm>
- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124094.htm1>
- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm2>
- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm3>
- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124007.htm4>
- ❖ Ιστοσελίδα <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/166049.htm5>
- ❖ Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
- ❖ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Νομοθεσία

- ❖ Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ, 2007)
- ❖ Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 3577/92
- ❖ Νόμος 2932/2001 (ΦΕΚ. 145/Α΄)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

❖ **Παράρτημα 1**

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας

Το παρόν ερωτηματολόγιο διανέμεται στα πλαίσια εκπόνησης πτυχιακής μελέτης με θέμα: «Τα κανάλια εφοδιασμού των νησιών στην Ελλάδα. Εμπειρική διερεύνηση στις Κυκλάδες».

Η αφιέρωση λίγου από το χρόνο σας για τη συμπλήρωση του παρόντος ερωτηματολογίου αποτελεί ουσιαστική συμβολή στην έρευνα. Η συμμετοχή σας εκτιμάται ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι κάθε έρευνα έχει ως στόχο την διεξαγωγή συμπερασμάτων, καθώς και την διατύπωση προτάσεων.

Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου δεν απαιτεί την καταχώρηση προσωπικών σας στοιχείων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ανωνυμία των συμμετεχόντων. Οι απαντήσεις είναι εμπιστευτικές και θα χρησιμοποιηθούν μόνο για ερευνητικούς σκοπούς.

Αριθμός ερωτηματολογίου:.....

Περιοχή διεξαγωγής της έρευνας:.....

Ημερομηνία συμπλήρωσης:.....

Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε πλήρως: ☐

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για τη
συμμετοχή σας!

Σπουδάστρια :
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΑΤΖΑ

Επιβλέπων Καθηγητής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΛΙΝΔΡΕΤΟΣ

Ερωτηματολόγιο

ΜΕΡΟΣ Ι: Δημογραφικά στοιχεία

1. Φύλο

Άνδρας	
Γυναίκα	

2. Ηλικία:

3. Οικογενειακή κατάσταση

Άγαμος	
Έγγαμος	
Χήρος	
Διαζευγμένος	
Συμβίωση	

4. Μορφωτικό επίπεδο

Αγράμματος	
Δημοτικό	
Γυμνάσιο	
Λύκειο	
Ι.Ε.Κ.	
Τ.Ε.Ι.	
Α.Ε.Ι.	
Μεταπτυχιακές σπουδές	
Διδακτορικό δίπλωμα	

5. Επάγγελμα

Ιδιοκτήτης Mini Market	
Ιδιοκτήτης Super Market	
Κρεοπώλης	
Μανάβης	
Μπακάλης	
Περιπτεράς	
Φαρμακοποιός	
Φούρναρης	
Άλλο	

6. Ετήσιο Οικογενειακό Εισόδημα

Κάτω από 10.000€	
10.001€ - 15.000€	
15.001€ - 20.000€	
20.001€ - 25.000€	
25.001€ και άνω	

ΜΕΡΟΣ II: Γενικές ερωτήσεις

7. Το κατάστημα σας βρίσκεται εντός της πόλης;

Ναι	
Όχι	

8. Στη γύρω περιοχή πόσοι θεωρούνται ανταγωνιστές σας;

Κανένας	
Αριθμός	

9. Από που προμηθεύεστε τα προϊόντα σας ; (% σε ποσότητα ή όγκο)

Εξωτερικό	%
Από το ίδιο το νησί	%
Αθήνα- Αττική	%
Βόρεια Ελλάδα	%
Πελοπόννησο	%
Κρήτη	%
Από άλλα νησιά	%
	%
	%

10. Πόσο συχνά εφοδιάζετε το κατάστημά σας;

Εποχή ή Μήνας.....

Σπάνια	
1 φορά το μήνα	
1 φορά την εβδομάδα	
2-3 φορές την εβδομάδα	
Καθημερινά	

11. Ποιο είναι το μέσο μεταφοράς των προϊόντων σας προς το νησί;

Αεροπλάνο	
Καράβι της γραμμής	
Ειδικό καραβάκι	

12. α) Ο αποθηκευτικός χώρος του καταστήματος είναι εντός του καταστήματος;

Ναι	
Όχι	

β) Πόσα τετραγωνικά μέτρα είναι η αποθήκη;

.....τμ.

13. Η διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημά σας ή την αποθήκη πραγματοποιείται:

(Παρακαλώ σημειώστε μόνο μία απάντηση)

Με ίδια μέσα (αυτοκίνητα – φορτηγά)	
Με ειδικούς μεταφορείς (ΔΧ)	
Με μέσα του χονδρέμπορου	
Ταχυδρομείο	
Courier	

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ: Ειδικές ερωτήσεις

14. α)Θεωρείτε τη συχνότητα των δρομολογίων των πλοίων ικανοποιητική, ώστε να διασφαλίζεται η επάρκεια των προϊόντων αλλά και γενικότερα η ομαλή ροή των προϊόντων;

Ναι, σίγουρα	
Μέτρια	
Σίγουρα όχι	
Εξαρτάται από την εποχή	

β)Εάν απαντήσετε ‘εξαρτάται από την εποχή’, διευκρινίστε ποια εποχή δεν είσατε ικανοποιημένοι.

Φθινόπωρο	
Χειμώνας	
Άνοιξη	
Καλοκαίρι	

15. Πόσο σημαντικούς θεωρείται τους παρακάτω παράγοντες για τον εφοδιασμό του νησιού σας;

	Καθόλου σημαντικό	Μέτρια σημαντικό	Πολύ σημαντικό
Δρομολόγια πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας			
Δρομολόγια μεταξύ των νησιών(άγονες γραμμές)			
Ύπαρξη αεροδρομίου – Συχνότητα Αεροπορικών γραμμών			
Απόσταση νησιού από τα κεντρικά λιμάνια(Πειραιά και Ραφήνα)			
Υποδομές και οργάνωση λιμανιού νησιού			

16. α)Θεωρείται ότι τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις υπόλοιπες εποχές;

Ναι, σίγουρα	
Μέτρια	
Σίγουρα όχι	

β)Αν ‘ναι, σίγουρα’, για ποιο λόγο;

Ανεπαρκής συχνότητα δρομολογίων	
Προβλήματα περιορισμένου αριθμού νταλικών	
Θερμοκρασία – ποιότητα	

17. Πόσο σημαντικούς θεωρείται τους παρακάτω λόγους για την επιλογή του μέσου μεταφοράς των προϊόντων σας;

	Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα Πολύ
Κόστος					
Εξοικονόμηση χρόνου μεταφοράς					
Ασφάλεια μεταφοράς προϊόντος					
Λόγω όγκου-βάρους					
Μη εναλλακτικής δυνατότητας (προκαθορισμένο από τον έμπορο)					
Άλλο					

18. α) Τα προϊόντα που παραλαμβάνεται είναι σε άριστη κατάσταση;

Ναι πάντα	
Ναι, σχεδόν πάντα	
Συχνά όχι	

β) Αν ‘συχνά όχι’, ποια πιστεύεται ότι είναι η βασικότερη αιτία;

Ο χονδρέμπορος (αποθήκη)	
Ο τρόπος φόρτωσης – συνθήκες μεταφοράς	
Οι καιρικές συνθήκες	
Άλλο	

19. Γενικά σε τι βαθμό είσαστε ικανοποιημένοι από τον ανεφοδιασμό του καταστήματος σας, όσο αναφορά τα εξής:

	Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα Πολύ
Ποιότητα προϊόντων					
Συνέπεια χρόνου					
Κόστος μεταφοράς					

20. α) Οι πελάτες σας, σας έχουν κάνει ποτέ παράπονα για τα προϊόντα;

Ναι , αλλά σπάνια	
Ναι, συχνά	
Όχι	

β) Αν ‘ναι’, για ποιο λόγο;

Τιμή	
Ποιότητα	
Ποσότητα	
Service	

21. Πόσο πιστεύεται ότι η μεταφορά επιβαρύνει την τελική τιμή των προϊόντων;

.....%

22. Εάν ο Φ.Π.Α. των φορτωτικών μειωνόταν και συγκεκριμένα γινόταν 13%, όμοιος με των νησιών, θα βοηθούσε στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική;

Ναι, σίγουρα	
Ναι, αλλά μέτρια	
Μάλλον όχι	
Όχι, σίγουρα	
Δεν γνωρίζω	

23. α) Πιστεύεται ότι με συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (μέσω κάποιου π.χ. Συνεταιρισμού) θα μπορούσατε να έχετε όφελος;

Ναι, σίγουρα	
Πιθανόν	
Όχι, σίγουρα	
Δεν γνωρίζω	

β) Εάν 'ναι', σε ποιο τομέα;

Τιμή αγοράς	
Κόστος Μεταφοράς	
Άλλο	

24. Θα είχε πιστευτεί νόημα η δημιουργία αποθήκης ενός τέτοιου Συνεταιρισμού για την μείωση γενικώς του κόστους και την βελτίωση της ομαλής ροής των προϊόντων προς τα καταστήματα;

Ναι, σίγουρα	
Πιθανόν	
Όχι, σίγουρα	
Δεν γνωρίζω	

❖ Παράρτημα 2

Κωδικοποίηση των μεταβλητών του ερωτηματολογίου

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ
Sex	Φύλο
Age	Ηλικία
Oikkatas	Οικογενειακή κατάσταση
Educat	Μορφωτικό επίπεδο
Profess	Επάγγελμα
Income	Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα
Incity	Αν το κατάστημά τους βρίσκεται εντός της πόλης
Competit	Πόσοι ανταγωνιστές θεωρούνται στη γύρω περιοχή
Abroad	Προμήθεια προϊόντων από το Εξωτερικό
Samislan	Προμήθεια προϊόντων από το ίδιο το νησί
Athens	Προμήθεια προϊόντων από την Αθήνα
Northgre	Προμήθεια προϊόντων από τη Βόρεια Ελλάδα
Pelopon	Προμήθεια προϊόντων από την Πελοπόννησο
Crete	Προμήθεια προϊόντων από την Κρήτη
Otherisl	Προμήθεια προϊόντων από άλλα νησιά
Supply	Συχνότητα εφοδιασμού των καταστημάτων τους
Transport	Μέσο μεταφοράς των προϊόντων στο νησί
Deposit	Αν ο αποθηκευτικός χώρος βρίσκεται εντός του καταστήματος
Tm	Πόσα τετραγωνικά μέτρα είναι η αποθήκη
Distribu	Πώς διακινούνται τα εμπορεύματα από χονδρεμπόρους στο κατάστημά
Freqboat	Αν η συχνότητα δρομολογίων των πλοίων είναι ικανοποιητική, για την ομαλή ροή των προϊόντων
Season	Η εποχή που δεν είναι ικανοποιημένα από τα δρομολόγια των πλοίων

Piraeraf	Εφοδιασμός νησιού από τα λιμάνια του Πειραιά και Της Ραφήνας
Barenlin	Εφοδιασμός νησιού με τη βοήθεια των άγονων γραμμών
Airport	Εφοδιασμός νησιού λόγω ύπαρξης αεροδρομίου
Aposlima	Απόσταση νησιού από τα κεντρικά λιμάνια
Ipodomes	Υποδομές και οργάνωση λιμανιού νησιού
Supsumer	Αν τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι είναι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις άλλες εποχές
Problsum	Λόγος που υπάρχουν προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι
Cost	Κόστος
Timetran	Εξοικονόμηση χρόνου μεταφοράς
Safprod	Ασφάλεια μεταφοράς προϊόντος
Weight	Λόγω όγκου-βάρους
Miendina	Μη εναλλακτική δυνατότητα
Excelsit	Αν τα προϊόντα που παραλαμβάνουν είναι σε άριστη κατάσταση
Noexcel	Αιτία μη άριστης κατάστασης προϊόντων
Quality	Ποιότητα προϊόντων
Sineptim	Συνέπεια χρόνου
Costtran	Κόστος μεταφοράς
Complain	Αν οι πελάτες τους, έχουν κάνει παράπονα για τα προϊόντα
Yescompl	Ο λόγος που έχουν κάνει παράπονα οι πελάτες
Taxtrans	Πόσο πιστεύουν πως η μεταφορά επιβαρύνει την τελική τιμή τους προϊόντος
Fpa	Φπα
Ofelsine	Όφελος από τη δημιουργία ενός συνεταιρισμού
Tomeasof	Σε ποιο τομέα θα ήταν το όφελος
Apothsin	Αν θα είχε νόημα και αν θα βοηθούσε η δημιουργία μιας αποθήκης ενός τέτοιου συνεταιρισμού

❖ Παράρτημα 3

Πίνακας περιγραφικών μέτρων για το σύνολο των μεταβλητών του ερωτηματολογίου

	N	Minimum Ελάχιστο	Maximum Μέγιστο	Mean Μέση Τιμή	Std. Deviation Τυπική Απόκλιση
Sex	60	0	1	0,61	0,49
Age	60	25	62	43,81	9,24
oikkatas	60	1	5	1,95	0,62
educat	60	2	7	4,08	1,44
profess	60	1	8	3,63	2,46
income	60	1	5	2,91	1,32
incity	60	0	1	0,76	0,43
competit	60	0	14	3,10	2,47
abroad	60	0	10	0,25	1,43
samislan	60	0	100	42,56	39,98
athens	60	0	100	50,76	39,95
northgre	60	0	20	1,66	4,81
pelopon	60	0	100	2,50	13,51
crete	60	0	15	0,58	2,62
otherisl	60	0	50	1,66	7,57
supply	60	2	5	4,23	0,85
transpor	60	2	2	2,00	0,00
deposit	60	0	1	0,83	0,38
Tm	60	1	1400	94,15	190,07
distribu	60	1	3	1,70	0,72
fregboat	60	1	4	3,35	1,12
season	60	-9	4	-0,91	5,16

piraeraf	60	2	3	2,91	0,28
barenlin	60	1	3	1,88	0,80
airport	60	1	3	1,83	0,87
aposlina	60	1	3	2,46	0,62
ipodomes	60	1	3	2,48	0,65
supsumer	60	1	3	1,42	0,67
problsum	60	-9	3	-1,47	5,22
cost	60	1	5	4,27	0,99
timetran	60	1	5	4,02	1,08
safprod	60	1	5	4,13	0,98
weight	60	1	5	2,95	1,19
miendina	60	1	5	2,53	1,42
excelsit	60	1	3	2,05	0,67
noexcel	60	-9	3	-6,28	4,75
quality	60	3	5	4,33	0,63
sineptim	60	2	5	3,88	0,85
costtran	60	1	5	3,65	1,18
complain	60	1	3	1,83	0,98
yescompl	60	-9	3	-2,72	5,20
taxtrans	60	0	100	18,76	17,70
Fpa	60	1	5	1,95	1,11
ofelsine	60	1	4	1,88	1,09
tomeasof	60	-9	2	-3,52	5,18
apothsin	60	1	4	2,13	1,00
Valid N (listwise)	60				

❖ Παράρτημα 4

Πίνακες Συχνοτήτων

Πίνακας 1.1: Κατανομή συχνοτήτων για το φύλο των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Γυναίκα	23	38,3	38,3
Άνδρας	37	61,7	100
Σύνολο	60	100	

Πίνακας 1.2: Κατανομή συχνοτήτων για την ηλικία των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
25 ετών	2	3,3	3,3
27 ετών	2	3,3	6,7
28 ετών	2	3,3	10,0
29 ετών	1	1,7	11,7
30 ετών	2	3,3	15,0
34 ετών	2	3,3	18,3
35 ετών	1	1,7	20,0
37 ετών	2	3,3	23,3
38 ετών	1	1,7	25,0
39 ετών	1	1,7	26,7
40 ετών	3	5	31,7
41 ετών	2	3,3	35,0
42 ετών	2	3,3	38,3
43 ετών	4	6,7	45,0
44 ετών	3	5	50,0

45 ετών	1	1,7	51,7
46 ετών	2	3,3	55,0
47 ετών	4	6,7	61,7
48 ετών	4	6,7	68,3
50 ετών	3	5	73,3
51 ετών	1	1,7	75,0
52 ετών	7	11,7	86,7
54 ετών	3	5	91,7
55 ετών	1	1,7	93,3
56 ετών	1	1,7	95,0
57 ετών	1	1,7	96,7
62 ετών	2	3,3	100,0
Σύνολο	60	100	

Πίνακας 1.3: Κατανομή συχνοτήτων για την οικογενειακή κατάσταση των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Άγαμος	9	15,0	15,0
Έγγαμος	48	80,0	95,0
Χήρος	1	1,7	96,7
Διαζευγμένος	1	1,7	98,3
Συμβίωση	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.4: Κατανομή συχνοτήτων για το μορφωτικό επίπεδο των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική συχνότητα
Αγράμματος	0	0	0
Δημοτικό	6	10,0	10,0
Γυμνάσιο	16	26,7	36,7
Λύκειο	23	38,3	75,0
Ι.Ε.Κ	4	6,7	81,7
Τ.Ε.Ι	4	6,7	88,3
Α.Ε.Ι	7	11,7	100,0
Μεταπτυχιακές σπουδές	0	0	
Διδακτορικό δίπλωμα	0	0	
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.5: Κατανομή συχνοτήτων για το επάγγελμα των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ιδιοκτήτης Mini Market	14	23,3	23,3
Ιδιοκτήτης Super Market	14	23,3	46,7
Κρεοπώλης	6	10,0	56,7
Μανάβης	8	13,3	70,0
Μπακάλης			
Περιπτεράς	7	11,7	81,7
Φαρμακοποιός	4	6,7	88,3
Φούρναρης	7	11,7	100,0
Άλλο			
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.6: Κατανομή συχνοτήτων για το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Κάτω από 1.000€	8	13,3	13,3
10.001€-15.000€	19	31,7	45,0
15.001€-20.000€	14	23,3	68,3
20.001€-25.000€	8	13,3	81,7
25.001€ και άνω	11	18,3	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.7: Κατανομή συχνοτήτων για το αν το κατάστημα των ερωτώμενων βρίσκεται εντός της πόλης

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Όχι	14	23,3	23,3
Ναι	46	76,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.8: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσους ανταγωνιστές θεωρούν πως έχουν οι ερωτώμενοι στη γύρω περιοχή

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0	9	15,0	15,0
1	4	6,7	21,7
2	12	20,0	41,7
3	14	23,3	65,0
4	9	15,0	80,0
5	6	10,0	90,0
6	2	3,3	93,3
7	2	3,3	96,7
10	1	1,7	98,3
14	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.9: Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από το εξωτερικό

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	58	96,7	96,7
5%	1	1,7	98,3
10%	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.10: Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από το ίδιο το νησί

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	16	26,7	26,7
1%	1	1,7	28,3
5%	1	1,7	30,0
10%	4	6,7	36,7
15%	2	3,3	40,0
20%	5	8,3	48,3
25%	2	3,3	51,7
30%	1	1,7	53,3
50%	5	8,3	61,7
70%	4	6,7	68,3
80%	5	8,3	76,7
90%	3	5,0	81,7
98%	1	1,7	83,3
100%	10	16,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.11: Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από την Αθήνα

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	13	21,7	21,7
2%	1	1,7	23,3
10%	4	6,7	30,0
15%	1	1,7	31,7
20%	4	6,7	38,3
30%	3	5,0	43,3
50%	5	8,3	51,7
55%	1	1,7	53,3
70%	2	3,3	56,7
80%	8	13,3	70,0
90%	5	8,3	78,3
95%	2	3,3	81,7
98%	2	3,3	85,0
99%	2	3,3	88,3
100%	7	11,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.12 Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από τη Βόρεια Ελλάδα

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	50	83,3	83,3
1%	1	1,7	85,0
2%	2	3,3	88,3
5%	1	1,7	90,0
10%	3	5,0	95,0
20%	3	5,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.13: Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από την Πελοπόννησο

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	56	93,3	93,3
5%	1	1,7	95,0
15%	1	1,7	96,7
30%	1	1,7	98,3
100%	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.14: Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από την Κρήτη

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	77	95,0	95,0
10%	2	3,3	98,3
15%	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.15 Κατανομή συχνοτήτων για το ποσοστό των ερωτώμενων που προμηθεύονται τα προϊόντα τους από άλλα νησιά

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	55	91,7	91,7
5%	2	3,3	95,0
10%	1	1,7	96,7
30%	1	1,7	98,3
50%	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.16: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο συχνά εφοδιάζουν οι ερωτώμενοι το κατάστημά τους

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Σπάνια			
1 φορά το μήνα	3	5,0	5,0
1 φορά την εβδομάδα	7	11,7	16,7
2-3 φορές την εβδομάδα	23	38,3	55,0
Καθημερινά	27	45,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.17: Κατανομή συχνοτήτων για το ποίο είναι το μέσο μεταφοράς των προϊόντων στο νησί των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Αεροπλάνο			
Καράβι της γραμμής	60	100	100
Ειδικό καραβάκι			
Σύνολο	60	100	

Πίνακας 1.18: Κατανομή συχνοτήτων για το αν ο αποθηκευτικός χώρος είναι εντός του καταστήματος

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Όχι	10	16,7	16,7
Ναι	50	83,3	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.19: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσα τετραγωνικά μέτρα είναι η αποθήκη του καταστήματος των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
1	1	1,7	1,7
2	2	3,3	5,0
3	2	3,3	8,3
4	1	1,7	10,0
5	4	6,7	16,7
10	5	8,3	25,0
13	1	1,7	26,7
15	1	1,7	28,3
20	5	8,3	36,7
21	1	1,7	38,3
25	1	1,7	40,0
30	5	8,3	48,3
40	3	5,0	53,3
50	3	5,0	58,3
60	1	1,7	60,0
70	1	1,7	61,7
80	2	3,3	65,0
100	8	13,3	78,3
120	1	1,7	80,0
130	1	1,7	81,7
150	2	3,3	85,0
180	1	1,7	86,7
200	4	6,7	93,3
250	1	1,7	95,0
300	1	1,7	96,7

400	1	1,7	98,3
1400	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.20: Κατανομή συχνοτήτων για το πώς γίνεται η διακίνηση των εμπορευμάτων από τους χονδρεμπόρους προς το κατάστημα των ερωτώμενων ή την αποθήκη

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Με ίδια μέσα	27	45,0	45,0
Με ειδικούς μεταφορείς (ΔΧ)	24	40,0	85,0
Με μέσα του χονδρεμπόρου	9	15,0	100,0
Ταχυδρομείο			
Courier			
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.21: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι ερωτώμενοι θεωρούν τη συχνότητα των δρομολογίων των πλοίων ικανοποιητική, ώστε να διασφαλίζεται η επάρκεια των προϊόντων αλλά και γενικότερα η ομαλή ροή τους

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, σίγουρα	8	13,3	13,3
Μέτρια	6	10,0	23,3
Σίγουρα όχι	3	5,0	28,3
Εξαρτάται από την εποχή	43	71,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.21: Κατανομή συχνοτήτων για το ποια εποχή οι ερωτώμενοι δεν είναι ικανοποιημένοι με τη συχνότητα δρομολογίων των πλοίων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Φθινόπωρο			
Χειμώνας	37	86,0	86,0
Άνοιξη			
Καλοκαίρι	6	14,0	100,0
Σύνολο	43	100,0	

Πίνακας 1.22: Κατανομή συχνοτήτων για το αν τα δρομολόγια πλοίων από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον εφοδιασμό του νησιού των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου σημαντικό			
Μέτρια σημαντικό	5	8,3	8,3
Πολύ σημαντικό	55	91,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.23: Κατανομή συχνοτήτων για το αν τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών (άγονες γραμμές) είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον εφοδιασμό του νησιού των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου σημαντικό	23	38,3	38,3
Μέτρια σημαντικό	21	35,0	73,3
Πολύ σημαντικό	16	26,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.24: Κατανομή συχνοτήτων για το αν η ύπαρξη αεροδρομίου συνεπώς και η συχνότητα των αεροπορικών γραμμών είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον εφοδιασμό του νησιού των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου σημαντικό	28	46,7	46,7
Μέτρια σημαντικό	14	23,3	70,0
Πολύ σημαντικό	18	30,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.25: Κατανομή συχνοτήτων για το αν η απόσταση του νησιού από τα κεντρικά λιμάνια (Πειραιά και Ραφήνα) είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον εφοδιασμό του νησιού των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου σημαντικό	4	6,7	6,7
Μέτρια σημαντικό	24	40,0	46,7
Πολύ σημαντικό	32	53,3	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.26: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι υποδομές και η οργάνωση του λιμανιού του νησιού είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον εφοδιασμό του νησιού των ερωτώμενων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου σημαντικό	5	8,3	8,3
Μέτρια σημαντικό	21	35,0	43,3
Πολύ σημαντικό	34	56,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.27: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι ερωτώμενοι θεωρούν ότι τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι είναι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις άλλες εποχές

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, σίγουρα	41	68,3	68,3
Μέτρια	13	21,7	90,0
Σίγουρα όχι	6	10,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.28: Κατανομή συχνοτήτων για τον λόγο που πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι τα προβλήματα ανεφοδιασμού το καλοκαίρι είναι πολύ σημαντικά σε σχέση με τις άλλες εποχές

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ανεπαρκής συχνότητα δρομολογίων	15	36,6	36,6
Προβλήματα περιορισμένου αριθμού νταλικών	10	24,4	61,0
Θερμοκρασία – ποιότητα	16	39,0	100,0
Σύνολο	41	100,0	

Πίνακας 1.29: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο σημαντικό θεωρούν οι ερωτώμενοι το κόστος για την επιλογή του μέσου μεταφοράς των προϊόντων τους

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	2	3,3	3,3
Λίγο	3	5,0	8,3
Μέτρια	2	3,3	11,7
Πολύ	23	38,3	50,0
Πάρα πολύ	30	50,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.30: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο σημαντική θεωρούν οι ερωτώμενοι την εξοικονόμηση χρόνου μεταφοράς για την επιλογή του μέσου μεταφοράς των προϊόντων τους

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	2	3,3	3,3
Λίγο	4	6,7	10,0
Μέτρια	10	16,7	26,7
Πολύ	19	31,7	58,3
Πάρα πολύ	25	41,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.31: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο σημαντική θεωρούν οι ερωτώμενοι την ασφάλεια μεταφοράς του προϊόντος τους για την επιλογή του μέσου μεταφοράς του

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	1	1,7	1,7
Λίγο	3	5,0	6,7
Μέτρια	10	16,7	23,3
Πολύ	19	31,7	55,0
Πάρα πολύ	27	45,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.32: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο σημαντικό θεωρούν οι ερωτώμενοι τον όγκο και το βάρος του προϊόντος τους για την επιλογή του μέσου μεταφοράς του

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	10	16,7	16,7
Λίγο	8	13,3	30,0
Μέτρια	22	36,7	66,7
Πολύ	15	25,0	91,7
Πάρα πολύ	5	8,3	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.33: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο σημαντικό θεωρούν οι ερωτώμενοι ότι δεν υπάρχει εναλλακτική δυνατότητα για την επιλογή του μέσου μεταφοράς των προϊόντων τους

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	22	36,7	36,7
Λίγο	7	11,7	48,3
Μέτρια	15	25,0	73,3
Πολύ	9	15,0	88,3
Πάρα πολύ	7	11,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.34: Κατανομή συχνοτήτων για το αν τα προϊόντα που παραλαμβάνουν οι ερωτώμενοι είναι σε άριστη κατάσταση

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι πάντα	12	20,0	20,0
Ναι, σχεδόν πάντα	33	55,0	75,0
Συχνά όχι	15	25,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.35: Κατανομή συχνοτήτων για την βασικότερη αιτία που πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι δεν παραλαμβάνουν τα προϊόντα τους σε άριστη κατάσταση

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ο χονδρέμπορος	3	20,0	20,0
Ο τρόπος φόρτωσης – συνθήκες μεταφοράς	11	73,3	93,3
Οι καιρικές συνθήκες	1	6,7	100,0
Σύνολο	15	100,0	

Πίνακας 1.36: Κατανομή συχνοτήτων για το βαθμό που οι ερωτώμενοι είναι ικανοποιημένοι από τον ανεφοδιασμό του καταστήματός τους όσο αφορά την ποιότητα των προϊόντων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου			
Λίγο			
Μέτρια	5	8,3	8,3
Πολύ	30	50,0	58,3
Πάρα πολύ	25	41,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.37: Κατανομή συχνοτήτων για το βαθμό που οι ερωτώμενοι είναι ικανοποιημένοι από τον ανεφοδιασμό του καταστήματός τους όσο αφορά τη συνέπεια χρόνου

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου			
Λίγο	3	5,0	5,0
Μέτρια	16	26,7	31,7
Πολύ	26	43,3	75,0
Πάρα πολύ	15	25,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.38: Κατανομή συχνοτήτων για το βαθμό που οι ερωτώμενοι είναι ικανοποιημένοι από τον ανεφοδιασμό του καταστήματός τους όσο αφορά το κόστος μεταφοράς

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Καθόλου	4	6,7	6,7
Λίγο	4	6,7	13,3
Μέτρια	19	31,7	45,0
Πολύ	15	25,0	70,0
Πάρα πολύ	18	30,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.39: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι πελάτες των ερωτώμενων τους έχουν κάνει ποτέ παράπονα για την ποιότητα των προϊόντων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, αλλά σπάνια	34	56,7	56,7
Ναι, συχνά	2	3,3	60,0
Όχι	24	40,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.40: Κατανομή συχνοτήτων για το λόγο που οι πελάτες των ερωτώμενων τους έχουν κάνει παράπονα για την ποιότητα των προϊόντων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Τιμή	22	61,1	61,1
Ποιότητα	11	30,6	91,7
Ποσότητα	3	8,3	100,0
Service			
Σύνολο	36	100,0	

Πίνακας 1.41: Κατανομή συχνοτήτων για το πόσο πιστεύουν οι ερωτώμενοι ότι η μεταφορά επιβαρύνει την τελική τιμή των προϊόντων

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
0%	1	1,7	1,7
3%	1	1,7	3,3
3,5%	1	1,7	5,0
5%	11	18,3	23,3
10%	15	25,0	48,3
14%	1	1,7	50,0
15%	7	11,7	61,7
20%	11	18,3	80,0
30%	3	5,0	85,0
35%	1	1,7	86,7
40%	1	1,7	88,3
50%	5	8,3	96,7
60%	1	1,7	98,3
100%	1	1,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.42: Κατανομή συχνοτήτων για το αν θα βοηθούσε στην ισορροπία των τιμών Κυκλάδων με Αττική, η μείωση του Φ.Π.Α. των φορτωτικών στο 13%, όμοιος με των νησιών

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, σίγουρα	26	43,3	43,3
Ναι, αλλά μέτρια	20	33,3	76,7
Μάλλον όχι	8	13,3	90,0
Όχι, σίγουρα	3	5,0	95,0
Δεν γνωρίζω	3	5,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.43: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι ερωτώμενοι πιστεύουν ότι θα είχαν όφελος από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί (π.χ. μέσω Συνεταιρισμού)

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, σίγουρα	30	50,0	50,0
Πιθανόν	16	26,7	76,7
Όχι, σίγουρα	5	8,3	85,0
Δεν γνωρίζω	9	15,0	100,0
Σύνολο	60	100,0	

Πίνακας 1.44: Κατανομή συχνοτήτων για τον τομέα που θα είχαν όφελος οι ερωτώμενοι από τη συνεργασία με άλλα καταστήματα στο νησί

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Τιμή αγοράς	23	71,9	71,9
Κόστος μεταφοράς	9	28,1	100,0
Σύνολο	32	100,0	

Πίνακας 1.45: Κατανομή συχνοτήτων για το αν οι ερωτώμενοι πιστεύουν ότι θα είχε νόημα η δημιουργία αποθήκης ενός Συνεταιρισμού για την μείωση γενικώς του κόστους και την βελτίωση της ομαλής ροής των προϊόντων προς τα καταστήματα

Μεταβλητή	Συχνότητα	Ποσοστό	Αθροιστική Συχνότητα
Ναι, σίγουρα	16	26,7	26,7
Πιθανόν	30	50,0	76,7
Όχι, σίγουρα	4	6,7	83,3
Δεν γνωρίζω	10	16,7	100,0
Σύνολο	60	100,0	

