

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΔΙΠΛΩΜΑ

Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία

Διπλωματική Εργασία

“Ακτοπλοϊκή σύνδεση Ρεθύμνου – Πειραιά

Μελέτη Σκοπιμότητας - Βιωσιμότητας”

Ιωάννης Γ. Γιακουμάκης
ΜΝΣΝΔ 21008

Επιβλέπων:
Ιωάννης Θεοτοκάς

Πειραιάς
Μάρτιος 2023



ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας των πιθανών συνέπειων αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.



Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΕΔιΕ του ΔΠΜΣ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του ΔΠΜΣ 'Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία'.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Δρ. Ιωάννης Θεοτοκάς (Επιβλέπων)

ΜΕΛΟΣ Β΄: Δρ. Ανδρέας Ανδρικόπουλος

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Δρ. Ιωάννης Λαγούδης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.



Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, την αδερφή μου και ιδιαίτερα τις δυο γυναίκες της ζωής μου την Αγγελική και την Λητώ για την υπομονή που έδειξαν σε αυτό το δύσκολο εγχείρημα περάτωσης του Μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών και ειδικότερα κατά το διάστημα εκπόνησης της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας. Ένα μεγάλο ευχαριστώ στον φίλο μου Δρ. Δρακάκη Γεώργιο καθηγητή στο Αμερικάνικο κολλέγιο Deree ο οποίος συνετέλεσε σημαντικό ρόλο στην περάτωση της παρούσης και στον αδερφικό μου φίλο Συριανόγλου Παντελή, Πολιτικό Μηχανικό Δομικών Έργων στον οποίο χρωστάω το εφελτήριο άλμα μου στο κομμάτι των σπουδών μου. Επίσης να ευχαριστήσω τα στελέχη του Λιμεναρχείου Ρεθύμνου, καθώς δίχως την πολύτιμη βοήθειά τους δεν θα ήταν εφικτή η ολοκλήρωση της μελέτης αυτής.

Τέλος, θα ήθελα να απευθύνω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ιωάννη Θεοτοκά για την καθοδήγηση που μου παρείχε καθώς και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής για την συμμετοχή τους.



Περίληψη

Σκοπός της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας είναι η μελέτη για την δρομολόγηση επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου (Ro/Pax) με σκοπό την ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των λιμένων Ρεθύμνου και Πειραιά καθώς, έως και την στιγμή συγγραφής της παρούσης, δεν υπάρχει απευθείας ακτοπλοϊκής σύνδεσης των δυο λιμένων. Στόχος είναι η εξέταση για το αν η γραμμή αυτή είναι αποδοτική ή μη και υπό ποιες προϋποθέσεις.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική περιγραφή της επιβατηγού ναυτιλίας του ελλαδικού χώρου, πως αυτή διακρίνεται και ποια είναι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της.

Έπειτα στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια ανασκόπηση νομοθεσίας που διέπει την επιβατηγό ναυτιλία, για να περάσουμε στο τρίτο κεφάλαιο όπου γίνεται η γεωγραφική περιγραφή της νήσου Κρήτης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε την οικονομία της Κρήτης και συγκεκριμένα τους δυο βασικούς πυλώνες αυτής, τον τουρισμό και την γεωργία-κτηνοτροφία οι οποίοι όπως θα δούμε, συμβάλουν σημαντικά στην απόφαση δρομολόγησης πλοίου ή μη.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια εκτενή ιστορική αναδρομή στην ακτοπλοΐα και στα πλοία τα οποία είχαν δρομολογηθεί στο δρομολόγιο Ρέθυμνο – Πειραιάς. Ακολουθεί η περιγραφή του λιμένα Ρεθύμνου και το πόσο επηρεάζει την οικονομική αλλά και πολιτιστική δραστηριότητα της πόλης, και επίσης παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία επιβατηγής και οχηματαγωγής κίνησης των τελευταίων ετών.

Στο έκτο κεφάλαιο ακολουθεί ένα ερωτηματολόγιο το οποίο συντάχθηκε με σκοπό να προσδιορίσει τις προτιμήσεις των πολιτών στο κομμάτι της ακτοπλοϊκής μετακίνησης αλλά και για να καταγράψει τις ταξιδιωτικές τους συνήθειες οι οποίες είναι μείζονος σημασίας για την επιλογή του υπό μελέτη πλοίου

Η μελέτη βιωσιμότητας θα αναλυθεί στο έβδομο κεφάλαιο, στο οποίο θα παρατεθούν οι παραδοχές για την μελέτη και οι περιορισμοί του λιμένα Ρεθύμνου, όπου μέσω αυτών θα προσδιοριστούν και τα χαρακτηριστικά του πλοίου που θα μπορέσει να εξυπηρετήσει τον λιμένα για να καταλήξουμε στην οικονομική ανάλυση όπου θα εξεταστεί το σενάριο αγοράς μεταχειρισμένου πλοίου και το σενάριο αγοράς καινούργιου πλοίου για να επιλεγεί η πιο συμφέρουσα επιλογή. Κλείνοντας στο όγδοο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα

Λέξεις – Κλειδιά : Ρέθυμνο, Πειραιάς, Μελέτη, Βιωσιμότητα, Ακτοπλοΐα



Abstract

The purpose of this Master Thesis is to study the feasibility and the viability of launching of a passenger-car ferry (Ro/Pax) for the purpose of the ferry connection between the ports of Rethymno and Piraeus as, until the time of writing, there is no direct ferry connection between the two ports. The aim is to examine whether is efficient or not and under what conditions.

The first chapter gives a general description of passenger shipping in Greece, how it is distinguished and what are its qualitative characteristics.

Then in the second chapter there is a review of legislation governing passenger shipping, and then on the third chapter a geographical description of the island of Crete is made.

In the fourth chapter we will analyze the economy of Crete and specifically its two main pillars, tourism and agriculture-livestock which, as we will see, contribute significantly to the feasibility or not of the present study.

The fifth chapter gives an extensive historical overview of coastal shipping and the ships that were launched at the Rethymno - Piraeus route, following by the description of the port of Rethymno and how much it affects the economic and cultural activity of the city. Also, in fifth chapter we provide the recent years' statistics of the passengers traveled.

In the sixth chapter follows a questionnaire which was compiled in order to determine the preferences of citizens of Rethymno in the field of ferry travel but also to record their travel habits which are of major importance for the selection of the ship under study.

The feasibility and viability study will be analyzed in the seventh chapter, in which the assumptions for the study and the limitations of the port of Rethymno will be presented. Through them the characteristics of the ship that will be able to serve the port will be determined, in order to arrive at the economic analysis where the scenario of buying a second-hand ship and the scenario of buying a new ship will be examined in order to choose the most advantageous option. In closing, the eighth chapter sets out the conclusions.

Keywords : Rethymno, Piraeus, Study, Feasibility, Coastal Shipping



Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη.....	v
Abstract.....	vi
Πίνακας Περιεχομένων.....	vii
Κατάλογος Εικόνων	ix
Κατάλογος Πινάκων.....	x
Κατάλογος Διαγραμμάτων	xi
Συντμήσεις.....	xiii
1. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	1
1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	1
1.2. ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	5
1.2.1. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ	5
1.2.2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ	6
1.2.3. ΕΠΑΡΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	6
1.2.4. ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ.....	6
1.2.5. ΑΝΕΣΗ – ΕΥΚΙΝΗΣΙΑ	6
1.2.6. ΚΟΣΤΟΣ.....	7
2. ΘΕΣΜΙΚΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	8
2.1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	8
2.2 ΙΜΟ 8	
2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	9
2.3.1 ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ Ν.Δ 187/73	9
2.3.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ Ν.Δ 3816/58	9
2.3.3 ΕΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ 2687/53 10	
2.3.4 ΝΟΜΟΣ 2932/01 ΠΕΡΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΑΡΣΗ ΤΟΥ SABOTAGE).....	10
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΝΗΣΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	11
4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ	12
4.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	13
4.2 ΓΕΩΡΓΙΑ – ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ	17
4.3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΗΤΗΣ	20
5. ΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ.....	22



5.1	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ.....	24
5.2	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΕΝΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	27
5.3	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	32
6.	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	35
7.	ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	39
7.1	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	39
7.2	ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗ.....	40
7.2.1	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΟΣΤΗ	45
7.3	ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟΥ RO-PAX 15ΕΤΙΑΣ	49
7.4	ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ RO-PAX.....	54
8.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	56
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	58
	Παράρτημα Α: Στατιστικά στοιχεία	63
	Παράρτημα Β: Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίου 15ετίας.....	70
	Παράρτημα Γ: Ερωτηματολόγιο.....	74
	Παράρτημα Δ: Πίνακες υπολογισμού σεναρίων	80



Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1 Ο/Λ ‘‘QUEEN MARY 2’’. (WIKIPEDIA, 2021)	3
Εικόνα 2 C/S ‘‘MERA VI GLIA’’. (WIKIPEDIA, 2018)	4
Εικόνα 3 : Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘KNOSSOS PALACE’’ (MINOAN LINES, 2015)	5
Εικόνα 4 Χάρτης ν. Κρήτης (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, 2021)	11
Εικόνα 5 Ακτοπλοϊκό Δίκτυο Κρήτης. Πηγή: (OPEN STREET MAP, 2022).....	21
Εικόνα 6 Το πρώτο καράβι της Ρεθυμνιακής Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘ΑΡΚΑΔΙ’’. Πηγή: (ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 2017).....	25
Εικόνα 7 Το δεύτερο καράβι της Ρεθυμνιακής Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘ΠΡΕΒΕΛΗ’’ Πηγή: (SHIPFRIENDS, 2020).....	25
Εικόνα 8 Το Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘OLYMPUS’’ (πρώην ELLI T) Πηγή: (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ, 2020).....	27
Εικόνα 9 Λιμένας Ρεθύμνου. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020).....	29
Εικόνα 10 Τα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ και ΑΡΚΑΔΙ πρυμοδετημένα στις θέσεις Ε-Ε. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)	30
Εικόνα 11 Απόσπασμα σχεδίου γενικής διάταξης με τις θέσεις των προτεινόμενων έργων. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)	31
Εικόνα 12 Πλοίο υπό μελέτη Πηγή (APOLLO DUCK, 2023).....	50
Εικόνα 13 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)	71
Εικόνα 14 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)	72
Εικόνα 15 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)	72
Εικόνα 16 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)	73
Εικόνα 17 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)	73



Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1 Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Α'γενή Τομέα Πηγή: (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020).....	18
Πίνακας 2 Εκμετάλλευση Γεωργικών Εκτάσεων Πηγή: (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020)	18
Πίνακας 3 Πίνακας υπολογισμού πρόβλεψης επιβατηγής κίνησης κατόπιν επεξεργασίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022).....	41
Πίνακας 4 Ιστορικό επιβατηγής κίνησης πλοίων ανά εταιρία στη γραμμή Ρέθυμνο- Πειραιάς. Πηγή : (ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘ., ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ., ΠΗΓΟΥΝΑΚΗΣ Κ., 2009)	43
Πίνακας 5 Κατανομή πληρότητας ανά ταξίδι.....	44
Πίνακας 6 Εκτιμώμενες εισπράξεις εταιρίας από την πώληση εισιτηρίων	45
Πίνακας 7 Λειτουργικά κόστη πλοίου. Πηγή : (XRTC Business Consultants Ltd, 2022)	45
Πίνακας 8 Μισθοδοσία Πληρώματος Πηγή (ΦΕΚ Β 5084/2018 , 2018).....	47
Πίνακας 9 Εκτίμηση ετήσιων λειτουργικών δαπανών πλοίου - εταιρίας.....	48
Πίνακας 10 Ανάλυση ετήσιων υποχρεώσεων δανείου (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022).....	51
Πίνακας 11 Εκτίμηση ετήσιων λειτουργικών δαπανών και δόσης δανείου	51
Πίνακας 12 Πρόβλεψη 25ετίας επιβατηγής κίνησης	52
Πίνακας 13 Εκτίμηση ετήσιων λειτ. δαπανών και δόσης δανείου πλοίου και εταιρίας.....	54
Πίνακας 14 Εκτίμηση εισπράξεων εταιρίας από πώληση εισιτηρίων	54
Πίνακας 15 Ξενοδοχειακό δυναμικό Κρήτης Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)	63
Πίνακας 16 Ενοικιαζόμενα δωμάτια ανά Νομό Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021).....	64
Πίνακας 17 Ακτοπλοϊκή επιβατηγή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022) (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)	66
Πίνακας 18 Ακτοπλοϊκή οχηματαγωγή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης. Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022) (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)	67
Πίνακας 19 Υπολογισμός ετήσιων εισροών μεταχειρισμένου πλοίου	80
Πίνακας 20 Υπολογισμός ετήσιων εισροών καινούργιου πλοίου	81
Πίνακας 21 Υπολογισμός δόσεων τοκοχρεολυτικού δανείου μεταχειρισμένου πλοίου (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022)	82



Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1 Επί τοις % κατανομή πληθυσμού ν. (INSETE Intelligence, 2021).....	12
Διάγραμμα 2 Ξενοδοχειακό δυναμικό Κρήτης 2021 ανά Νομό. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)	14
Διάγραμμα 3 Ποσοστό κλινών ανά νομό 2021.Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021).....	14
Διάγραμμα 4 Αριθμός κλινών ενοικιαζόμενων δωματίων Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021).....	15
Διάγραμμα 5 Ποσοστό κλινών ενοικιαζόμενων δωματίων Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021).....	15
Διάγραμμα 6 Ποσοστιαία κατανομή κλινών ανά περιφέρεια 2021 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021).....	16
Διάγραμμα 7 Ποσοστιαία κίνηση αποβιβάσεων επιβατών 2013-2021 στα λιμάνια της Κρήτης. Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)	32
Διάγραμμα 8 Ποσοστιαία κίνηση οχημάτων 2007-2017 στα λιμάνια της Κρήτης Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)	33
Διάγραμμα 9 Συνδυαστικό Διάγραμμα κατηγορίας ταξιδιού και επιβατών	36
Διάγραμμα 10 Συνδυαστικό διάγραμμα κατηγορίας ταξιδιού και οχήματος	37
Διάγραμμα 11 Επί τοις εκατό κατανομή λειτουργικών δαπανών	48
Διάγραμμα 12 Εκτίμηση δαπανών-υποχρεώσεων και εισροών μεταχειρισμένου πλοίου...53	
Διάγραμμα 13 Εκτίμηση εξέλιξης εσόδων καινούργιου πλοίου	55
Διάγραμμα 14 Εξέλιξη ξενοδοχειακού δυναμικού Κρήτης 2011-2022. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)	63
Διάγραμμα 15 Ποσοστό συνολικών κλινών Κρήτης ανά περιφέρεια 2021 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)	64
Διάγραμμα 16 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα από και προς ελληνικούς λιμένες στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)	67
Διάγραμμα 17 Ποσοστιαία Κατανομή Διακινηθέντων Εμπορευμάτων από και προς ελληνικούς λιμένες και λιμένες Κρήτης 2014-2021. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022).....	68



Διάγραμμα 18 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα από και προς λιμένες εξωτερικού στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)	68
Διάγραμμα 19 Ποσοστιαία κατανομή εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων από και προς λιμένες εξωτερικού στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)	69



Συντμήσεις

FAL	Facilitation Committee
IMO	International Maritime Organization
ISM	International Safety Management
ISPS	International Ship and Port Facility Security
LEG	Legal Committee
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MSC	Maritime Safety Committee
TC	Technical Cooperation Committee
ΑΑΠ	Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
Ε/Γ-Ο/Γ	Επιβατηγό-Οχηματαγωγό
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΜΚΟ	Μη Κυβερνητική Οργάνωση
NMA	Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΥΝΑΝΠ	Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής



1. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Με τον όρο «Ναυτιλία» εννοούμε όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Πρόκειται για ένα αναπόσπαστο στοιχείο όλων των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών της ανθρωπότητας. Πλοία διαφόρων τύπων μεταφέρουν ανθρώπους, φορτία (ξηρά ή υγρά, συσκευασμένα ή χύδην) καθώς επίσης και οχήματα, ζώα κ.α. από το ένα άκρο της γης στο άλλο. Το σύνολο των εμπορικών πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους αποτελούν το Εμπορικό Ναυτικό του κράτους αυτού. Η λέξη «ναυτιλία» συμπεριλαμβάνει επίσης και τη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας που είναι το σύνολο των δραστηριοτήτων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές (Helmera). Με τον όρο παγκόσμια ναυτιλία εννοούμε όλες τις εθνικές βιομηχανίες οι οποίες λειτουργούν και ελέγχονται μέσω ναυτιλιακής νομοθεσίας που θεσπίζεται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό – IMO (International Maritime Organization). Ο IMO είναι ένας πολυεθνικός διακυβερνητικός οργανισμός του ΟΗΕ. Έχει έδρα το Λονδίνο και τα κράτη-μέλη του ψηφίζουν Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Κανονισμούς τα οποία αφορούν τρεις κύριους τομείς:

- α) Εκπαίδευση και Πιστοποίηση ναυτικών,
- β) Ασφάλεια ανθρώπινης ζωής και Περιουσίας στη Θάλασσα (επιβαίνοντες-πλοίο-φορτίο) και
- γ) Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, όπως αναφέρει και η Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης της HELMERA που υπέγραψαν Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες το 1982 στον Πειραιά. Τα πάνω από 80.000, εν έτη 2022, εμπορικά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας μεταφέρουν το 99,6% των εμπορευμάτων με το χαμηλότερο κόστος. Το πλοίο σαν μέσο μεταφοράς, είναι το πιο αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά φιλικό που υπάρχει αυτή τη στιγμή. (Helmera, 2022).

Η κατηγοριοποίηση της ναυτιλίας σε επιμέρους αγορές γίνεται με βάση το μέγεθος και το είδος του φορτίου, τη γεωγραφική περιοχή στην οποία γίνεται η μεταφορά, τον τύπο του πλοίου και τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών. Με βάση το μέγεθος και το είδος



του φορτίου διαχωρίζεται σε δυο βασικές κατηγορίες τη ναυτιλία γραμμών (liner shipping) και τη ναυτιλία χύδην φορτίων (bulk shipping). Σχετικά με τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών διακρίνεται σε ποντοπόρο και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (short sea shipping). Με βάση το είδος του φορτίου κατηγοριοποιείται σε δυο βασικές κατηγορίες : την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει κυρίως την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα και τη φορτηγό ναυτιλία.

Η σημασία της ναυτιλίας για μια χώρα είναι πολύ μεγάλη, κυρίως από οικονομικής άποψης, αφού συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη μέσω της διακίνησης του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλο τον κόσμο, της εισροής συναλλάγματος και της προσφοράς χιλιάδων θέσεων εργασίας. Επίσης, έχει παρατηρηθεί ότι η ναυτιλία κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών. Η ναυτιλία συμβάλει στην ανάπτυξη τόσο του ευρωπαϊκού μεταφορικού έργου όσο και στην οικονομία γενικότερα. Αυτό γίνεται κατανοητό καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιας μεταφοράς (πάνω από 70% του ευρωπαϊκού και 30% του ενδοκοινοτικού, με πάνω από 1 δισεκατομμύριο τόνους φορτίου να μεταφέρονται), στο εργατικό δυναμικό της ναυτιλίας ανήκουν περίπου 2,5 εκατομμύρια άτομα και οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαϊκές εταιρείες κατέχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου. (ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε., 2008).

Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα διαμέσου του περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμένων στα νησιά. Θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε και σαν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των ηπειρωτικών και των περίπου 115 κατοικημένων νησιωτικών περιοχών. Η μεταφορά αγαθών εξυπηρετεί και άλλους τομείς όπως ο αγροτικός και το εμπόριο, με αποτέλεσμα να ευδοκιμεί η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Εκτός από την εγχώρια δραστηριότητα, η ναυτιλία στην Ελλάδα παίζει σημαντικό ρόλο στον τουριστικό κλάδο, και άρα συνεισφέρει στην εξωστρέφεια της Ελλάδος. Συνοψίζοντας τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η ναυτιλία στην Ελλάδα, και ιδιαίτερα η επιβατηγός, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξή της.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η συμβολή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώθηκε σε επίπεδα περίπου 7,4% το 2019, δηλαδή περίπου € 13,6 δις., ενώ η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 8,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας, δηλαδή περίπου 332



χιλιάδες θέσεις εργασίας και στο 66% της απασχόλησης των νησιών μας, σύμφωνα με μελέτη του IOBE. Τέλος οι φόροι που εισπράττει το κράτος από την ναυτιλία υπολογίζονται σε περίπου € 3 δις., ενώ από τους μισθούς των εργαζομένων υπολογίζονται έσοδα για το ελληνικό δημόσιο περίπου € 1,8 δις. (IOBE, 2021)

Στην επιβατηγό ναυτιλία το μεταφερόμενο φορτίο είναι ο άνθρωπος, οχήματα και αγαθά. Έχει έντονη συνεισφορά στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα αλλά η αγορά δεν είναι ενιαία, αφού και οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τα υπηρεσίες της δεν εμφανίζουν κοινά χαρακτηριστικά. Κριτήριο για την διάκριση των επιμέρους τομέων της επιβατηγού ναυτιλίας είναι ο σκοπός του ταξιδιού. Στην επιβατηγό ναυτιλία, η ζήτηση εμφανίζεται και ως παράγωγος και ως πρωτογενής. Η ζήτηση ενός επιβάτη για την μεταφορά μέσω της ακτοπλοΐας χαρακτηρίζεται ως παράγωγος ζήτηση, η διαφοροποίηση του απώτερου σκοπού της ζήτησης οδηγεί στη διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται για κάθε σκοπό. (ΘΕΟΤΟΚΑΣ Ι., 2019)

Τα επιβατηγά πλοία, ανάλογα με τους πλους που εκτελούν, διακρίνονται σε:

- **Υπερωκεάνια.**

Το υπερωκεάνιο (Ocean Liner) είναι ένα είδος επιβατηγού πλοίου του οποίου το μέγεθος του επιτρέπει να διαπλέει ωκεανό (Εικόνα 1). Τα πρώτα υπερωκεάνια άρχισαν να διαπλέουν τον Ατλαντικό περί το 1840. Η περίοδος που άκμασαν τα υπερωκεάνια ήταν από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τα μέσα του 20ου. Μερικά από τα πλοία αυτά συνδέθηκαν ιστορικά με τις εποχές του φαινομένου της μετανάστευσης καλούμενα και «μεταναστευτικά ποντοπόρα πλοία».



Εικόνα 1 O/L 'QUEEN MARY 2'. (WIKIPEDIA, 2021)

- **Επιβατηγά κλειστών θαλασσών**

Τα επιβατηγά πλοία κλειστών θαλασσών, όπως η Μεσόγειος Θάλασσα, είναι κυρίως κρουαζιερόπλοια (Εικόνα 2), αλλά και επιβατηγά που εκτελούν πλόες μέσα σε κλειστές θάλασσες κυρίως, όπου η απόσταση μεταξύ 2 λιμένων (απόπλου και κατάπλου) δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες συνήθως. Βέβαια τα πλοία αυτά μπορούν να διασχίσουν ωκεανούς αλλά λόγω των μεγάλων αποστάσεων και των δυσμενών καιρικών συνθηκών που ενδέχεται να επικρατήσουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα καθιστά μη προσιτά για όσους δεν είναι εξοικειωμένοι με τα πολυήμερα θαλάσσια ταξίδια.



Εικόνα 2C/S “MERAVIGLIA”. (WIKIPEDIA, 2018)

- **Επιβατηγά οχηματαγωγά ή κοινώς “Ποστάλι”**

Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro/Pass) διαθέτουν χώρους, όπως σαλόνια και μπαρ, αλλά και ενδιαιτήσεις για τους επιβάτες καθώς και χώρους και ευκολίες για την παραλαβή και μεταφορά επιβατικών και φορτηγών οχημάτων (Roll On-Roll Off). Συνδέουν εγχώριες περιοχές που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, νησιωτικές περιοχές μεταξύ τους, ή λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας. Τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία διακρίνονται σε κλειστού τύπου, που έχουν πλήρες προστατευτικό κατάστρωμα επάνω από το χώρο των οχημάτων (Εικόνα 3), και σε ανοιχτού τύπου, τα οποία είναι μικρής συνήθως χωρητικότητας, χωρίς προστατευτικό κατάστρωμα και εξυπηρετούν μικρές αποστάσεις (π.χ. Πέραμα-Παλούκια). Επίσης άλλες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων τα οποία εξυπηρετούν συνήθως κοντινούς προορισμούς, είναι τα επιβατηγά τουριστικά, τα επιβατηγά καταμαράν, και τα επιβατηγά υδροπτέρυγα .



Εικόνα 3 : Ε/Τ-Ο/Γ "ΚΝΟΣΣΟΣ PALACE" (MINOAN LINES, 2015)

1.2. ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σύμφωνα με αναλύσεις των παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή του μεταφορικού μέσου, προκύπτει ότι η μεταφορά με πλοίο, είτε πρόκειται για εμπόρευμα είτε για επιβάτες, είναι η οικονομικότερη, ασφαλέστερη και αποδοτικότερη σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Όσο αυξάνεται το μέγεθος του πληθυσμού τόσο δημιουργείται μεγαλύτερη ζήτηση για κατανάλωση, για παραγωγή και μεταφορά αγαθών. Οι παράγοντες που εξετάστηκαν για να προκύψει αυτό το αποτέλεσμα είναι οι εξής:

1.2.1. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ

Η ταχύτητα είναι ο σημαντικότερος παράγοντας, ιδιαίτερα για ευαίσθητα αγαθά, που υπόκεινται σε αλλοιώσεις, όπως και για αγαθά υψηλής αξίας. Καθυστέρηση της παράδοσης του φορτίου σε αυτή την περίπτωση σημαίνει ακινητοποίηση του κεφαλαίου άρα και οικονομικές απώλειες, συγκριτικά με εμπορεύματα μικρής αξίας. Ειδικότερα όταν μιλάμε για μεταφορά επιβατών καταλαβαίνουμε ότι όσο πιο γρήγορα φτάσει ο επιβάτης στον προορισμό του, τόσο παραπάνω είναι οι πιθανότητες να μείνει ευχαριστημένος και να χρησιμοποιήσει το ίδιο πλοίο στο μέλλον. Επιπροσθέτως, η ταχύτητα του μεταφορικού μέσου εξασφαλίζει την γρήγορη απόσβεση του επενδύμενου



κεφαλαίου καθώς μεγαλύτερη ταχύτητα ισοδυναμεί με περισσότερα δρομολόγια. (ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018)

1.2.2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Σημαντικός και κρίσιμος παράγοντας στην επιλογή του μέσου είναι η ασφάλεια που προσφέρει. Αφορά την ασφάλεια του μεταφορικού μέσου, την ασφάλεια των μεταφερόμενων επιβατών όπου ο αριθμός τους πολλές φορές ξεπερνάει τους χίλιους και φυσικά την ασφάλεια του περιβάλλοντος είτε αν αυτή πρόκειται για τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα, είτε για διαχείριση θαλασσίου έρματος, η ακόμη για την περίπτωση θαλασσίου ατυχήματος όπου και συνεπάγεται μεγάλης έκτασης περιβαλλοντολογικής καταστροφής. (ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018)

1.2.3. ΕΠΑΡΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Σαν επαρκή μεταφορική ικανότητα ορίζεται η δυνατότητα που διαθέτει ένα πλοίο ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις για την μεταφορά αγαθών ή επιβατών, οι οποίες προκύπτουν κάθε φορά από την πλευρά της ζήτησης στην εκάστοτε χρονική περίοδο. Αυτό σημαίνει ευελιξία του μεταφορικού μέσου σε περιόδους με αυξημένη ζήτηση αλλά και ικανότητα για παροχές των επιβατών όπως άνεση, πολυτέλεια κτλ. (ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018)

1.2.4. ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ

Η συχνότητα του μεταφορικού μέσου είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας ειδικά για τις περιπτώσεις όπου πρόκειται μεταφερθούν:

- Αγαθά υψηλής αξίας,
- Αγαθά αυξημένης ζήτησης,
- Ποικίλα γενικά φορτία,
- Επιβάτες,
- Περιορισμένα στην αγορά αποθέματα.

1.2.5. ΆΝΕΣΗ – ΕΥΚΙΝΗΣΙΑ

Ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας που διακατέχει σημαντικό ρόλο, τόσο κατά τη μεταφορά φορτίου όσο και επιβατών, είναι η άνεση που μπορεί να προσφέρει ένα μεταφορικό μέσο. Όσον αφορά την μεταφορά των επιβατών απαιτείται η διαμόρφωση



των χώρων ενός πλοίου (καμπίνες, χώροι αναμονής, εστιατόρια). Ότι αφορά το φορτίο νοείται να έχει το πλοίο τον κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις φορτοεκφόρτωσής του. (ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018)

1.2.6. ΚΟΣΤΟΣ

Το κόστος επένδυσης ενός επιβατηγού πλοίου είναι αρκετά αυξημένο σε σχέση με ένα για παράδειγμα φορτηγό πλοίο. Εκ των πραγμάτων, όταν αναφερόμαστε στις μεταφορές επιβατών, οι εγκαταστάσεις που θα πρέπει να κατασκευαστούν σε ένα επιβατηγό πλοίο είναι πολλές παραπάνω από εκείνες που θα έχει ένα φορτηγό πλοίο. Αυξάνοντας τις παροχές, αυξάνεται και το προσωπικό και βέβαια αυξάνοντας το μέγεθος και το βαθμό πολυτέλειας, τόσο περισσότερο και πιο εξειδικευμένο προσωπικό θα πρέπει να διαθέτει. Αυτό αυξάνει το οικονομικό κόστος που σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει το ύψος των επενδύσεων, το κόστος χρήσης της μεταφορικής υπηρεσίας και το κόστος συντήρησης. Διακρίνεται επίσης και το κοινωνικό κόστος το οποίο αφορά τις επιδράσεις των μεταφορικών μέσων στην κοινωνία και το περιβάλλον όπως την ατμοσφαιρική και θαλάσσια ρύπανση, την απώλεια ζωής, τα ατυχήματα και την συμφόρηση. (ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018)



2. ΘΕΣΜΙΚΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το διεθνές δίκαιο διέπεται από υποχρεωτικούς κανόνες οι οποίοι έχουν υιοθετηθεί από διάφορες χώρες, τους οποίους και τους εφαρμόζουν ως εσωτερικό δίκαιο. Οι κανόνες αυτοί αποτελούν το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο και τίθενται σε εφαρμογή αφού συμφωνήσουν πρώτα όλες οι χώρες. Η θέσπιση των κανόνων αυτών, ειδικότερα δε του δημοσίου ναυτικού δικαίου, γίνεται με σύναψη διεθνών συμβάσεων μεταξύ 2 ή και περισσότερων κρατών και έπειτα ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιό τους. Από τα μέσα του 19ου αιώνα έχουν ξεκινήσει και δημιουργούνται οι πρώτες διεθνείς συμβάσεις και το 1945 ιδρύθηκε ο ΟΗΕ, ο οποίος έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ίδρυση ενός μόνιμου διεθνούς οργάνου με απώτερο σκοπό την ναυτική ασφάλεια. (ΥΝΑΝΠΙ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)

2.2 IMO

Η Διεθνής συνδιάσκεψη στην Γενεύη ήταν η γενέτειρα του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού όπου λίγα χρόνια αργότερα, και συγκεκριμένα το 1948 στο Λονδίνο, μετονομάστηκε σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization - IMO) και το 1958 τέθηκε σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση υιοθέτησής του (Convention of the International Maritime Organization).

Μέχρι και σήμερα ο IMO απαριθμεί 174 Κράτη-Μέλη και 3 Συνδεδεμένα Μέλη. Στον IMO συμμετέχουν, με συμβουλευτικό ρόλο, 63 Διακυβερνητικοί οργανισμοί και 80 Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) οι οποίοι υποστηρίζουν το έργο του. Αποτελείται από την Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο Διοικητικό Σώμα του IMO, το Συμβούλιο το οποίο είναι το εκτελεστικό όργανό του και απαρτίζεται από 40 μέλη τα οποία είναι καταναμημένα σε τρεις κατηγορίες, και πέντε κύριες επιτροπές:

1. Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC)
2. Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC)
3. Νομική Επιτροπή (LEG)
4. Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (TC) και
5. Επιτροπή Διευκόλυνσης (FAL)

Οι τρεις βασικοί πυλώνες του IMO όπου αφορούν τις πιο σημαντικές συνθήκες είναι:



- Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, (SOLAS 74).
- Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL 73/78).
- Η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978, όπως αναθεωρήθηκε το 1995 (STCW 95). (ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)

2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το ελληνικό ναυτιλιακό θεσμικό νομοθετικό πλαίσιο αποτελείται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) - ΝΔ.187/73, τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) - Ν.3816/58, τις Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53) και τον Νόμο 2932/01. (ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)

2.3.1 ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ Ν.Δ 187/73

Το δημόσιο ναυτικό δίκαιο περιλαμβάνει διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου όπως: δημόσιου διεθνούς ναυτικού δικαίου, διοικητικού ναυτικού δικαίου (ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ναυτικής εκπαίδευσης, ακτοπλοΐας, διοικητικού ελέγχου, ναυτικών ατυχημάτων), ποινικού και πειθαρχικού δικαίου και ναυτικού εργατικού δικαίου.

Οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου, δεν μπορούν δηλαδή να τροποποιηθούν με την συμφωνία των ενδιαφερόμενων, γιατί έχουν να κάνουν με τη δημόσια τάξη. (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)

2.3.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΟΥ Ν.Δ 3816/58

Το ιδιωτικό ναυτικό περιλαμβάνει διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις: θαλάσσιου εμπορίου, της συμβάσεως ναυτολογήσεως, της θαλάσσιας ασφαλίσεως και άλλα θέματα, όπως είναι η κυριότητα και η μεταβίβαση του πλοίου, η ναυτική υποθήκη κλπ..

Οι διατάξεις αυτές είναι ενδοτικού δικαίου, δηλαδή δεν αποκλείουν διαφορετική ρύθμιση, μετά από συμφωνία των ενδιαφερόμενων. (ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)



2.3.3 ΕΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ 2687/53

Είναι ο σημαντικότερος νόμος, πάνω στον οποίο βασίζεται η κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτικής της Ελλάδος. Συγκεκριμένα με το άρθρο 13 ευνοείται η προσέλευση κεφαλαίων του εξωτερικού τα οποία προορίζονται για επενδύσεις από φυσικά ή νομικά αλλοδαπά πρόσωπα σε πλοία, με προϋπόθεση να εγγραφούν στο ελληνικό νηολόγιο και να κατέχουν άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας που κατέχει το πλοίο. Έγινε έτσι προσπάθεια από την μεριά της Ελλάδας να προσεγγίσει τα ελληνόκτητα πλοία με ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος. (ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)

2.3.4 ΝΟΜΟΣ 2932/01 ΠΕΡΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΑΡΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE)

Από την 01/11/2002 και με την ψήφιση του ανωτέρω Νόμου επιτρέπεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς η οποία:

- Παρέχεται κατόπιν αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους Μέλους (Κ-Μ) της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ) εκτός της Ελβετίας,
- Εκτελείται από επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία ή φορτηγά πλοία ή πορθμειακά πλοία ή πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές επιβατικής κίνησης τα οποία φέρουν σημαία ελληνική ή κράτους της Ε.Κ. , ανάμεσα σε λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, της ηπειρωτικής χώρας και νησιών και μεταξύ νησιών

Γενικότερα όσον αφορά την ακτοπλοΐα και ειδικότερα την παροχή υπηρεσιών, το νομοθετικό πλαίσιο που την διέπει, αποτελείται από πληθώρα Ευρωπαϊκών και Εθνικών Κανονισμών, Νόμων και Διατάξεων όπου για την σύνταξη και την ορθή εφαρμογής τους εμπλέκεται ένας μεγάλος αριθμός Φορέων. Έτσι δόθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.ΝΑ.Ν.Π.) η δύναμη να θεσμοθετεί επί της ακτοπλοΐας και προκειμένου εφαρμοστεί ο Ν.2932/01 εξέδωσε οκτώ Υπουργικές Αποφάσεις, συστάθηκε το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) και η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.) η οποία μετά από ένα χρονικό διάστημα καταργήθηκε (ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021)

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΝΗΣΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Η Κρήτη είναι το μεγαλύτερο και πολυπληθέστερο νησί της Ελλάδας και το πέμπτο σε έκταση μεγαλύτερο της Μεσογείου, μετά τη Σικελία, τη Σαρδηνία, την Κύπρο και την Κορσική. Η έκτασή της είναι 8.336 τετραγωνικά χλμ και καλύπτει το 6,3% της ελληνικής επικράτειας. Βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο του Αιγαίου Πελάγους, και κατ' επέκταση της Ελλάδας, και απέχει από την ηπειρωτική χώρα περίπου 160 χιλιόμετρα. Περιβάλλεται από αρκετά μικρά νησιά όπως η Γαύδος, η Γαυδοπούλα, η Χρυσή κ.α. Πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της είναι το Ηράκλειο, το οποίο είναι έδρα της περιφέρειας Κρήτης που συμπεριλαμβάνει και τα γειτονικά νησιά και νησίδες. Έχει μήκος περίπου 260 χιλιόμετρα και ποικίλλει στο πλάτος από μέγιστο 60 χιλιομέτρων, από το ακρωτήριο Δίον έως το ακρωτήριο Λίθινο, σε ελάχιστο 12 χιλιομέτρων στον ισθμό της Ιεράπετρας στην ανατολική Κρήτη. Η ακτογραμμή της εκτείνεται σε πάνω από 1.000 χιλιόμετρα ακτών και εκτείνεται από τα δυτικά προς τα ανατολικά, βρέχεται βόρεια από το Κρητικό και νότια από το Λιβυκό πέλαγος.

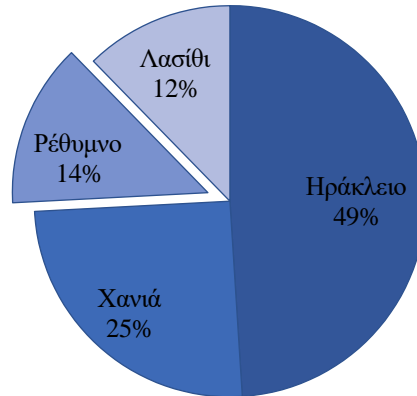


Εικόνα 4 Χάρτης ν. Κρήτης (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, 2021)

Με συνολικό πληθυσμό 617.360 κατοίκων (απογραφή 2021), ο οποίος αντιστοιχεί στο 5,92% του πληθυσμού της Ελλάδας ήτοι 10.432.481. Η Περιφέρεια Κρήτης διαιρείται σε 4 περιφερειακές ενότητες όπως αναφέρονται παρακάτω:

- Π.Ε. Ηρακλείου με πρωτεύουσα το Ηράκλειο με 302.450 μόνιμο πληθυσμό
- Π.Ε. Χανίων με πρωτεύουσα τα Χανιά με 155.443 μόνιμο πληθυσμό
- Π.Ε. Ρεθύμνου με πρωτεύουσα το Ρέθυμνο με 83.567 μόνιμο πληθυσμό
- Π.Ε. Λασιθίου με πρωτεύουσα τον Άγιο Νικόλαο με μόνιμο πληθυσμό 75.900 (INSETE Intelligence, 2021)

Επί τοις % κατανομή πληθυσμού



Διάγραμμα 1 Επί τοις % κατανομή πληθυσμού ν. (INSETE Intelligence, 2021)

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 η οικονομία της Κρήτης, η οποία βασιζόταν κυρίως στη γεωργία την κτηνοτροφία και τις κατασκευές, άρχισε να αλλάζει ορατά παρατηρώντας μια πτώση στις κατασκευές, και μια μεγάλη αύξηση στην παροχή υπηρεσιών (κυρίως σχετικών με τον τουρισμό). Οι τρεις αυτοί τομείς της Κρητικής οικονομίας, η γεωργία / κτηνοτροφία , η επεξεργασία/συσκευασία, και η παροχή υπηρεσιών, συνδέονται άμεσα και αλληλεξαρτώνται. Η Κρήτη εμφανίζει μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα που αγγίζει το 63 % εκείνου της υπόλοιπης χώρας και η ανεργία κυμαίνονταν στο 19,9 % κατά το πρώτο τρίμηνο του 2022 σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Είναι η 4^η πλουσιότερη περιφέρεια της Ελλάδας έχοντας συμμετοχή 5% στον ΑΕΠ της χώρας και στοχεύει να διατηρήσει την ανοδική πορεία αντιμετωπίζοντας τις επερχόμενες προκλήσεις στον πρωτογενή τομέα και στον τουριστικό κλάδο, τομείς που αποτελούν την κινητήριο δύναμη για την ανάπτυξη του νησιού. Η απασχόληση στους δυο αυτούς τομείς ξεπερνάει το 50% του ακαθάριστου προϊόντος.

Η βελτίωση και ενίσχυση των τεχνικών υποδομών είναι απαραίτητη για να μπορέσει να γίνει αυτή η μετάβαση με την βαρύτητα να πέφτει στην βελτίωση και ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών όπως τη κατασκευή του αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου και την ολοκλήρωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Εξίσου



σημαντικά θέματα που αντιμετωπίζει η τοπική κοινωνία του νησιού αφορούν τη χρηματοδότηση του αγροτικού τομέα με σκοπό τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και κατά συνέπεια μείωση των εισαγωγών, τη στήριξη στον τομέα της μεταποίησης και της χειροτεχνίας-οικοτεχνίας, την ενίσχυση της συνδεσιμότητας μεταξύ γεωκτηνοτροφικής παραγωγής, μεταποίησης και εμπορίου, την ενεργειακή επάρκεια, τις επικοινωνίες την ευρυζωνικότητα (*προηγμένο και καινοτόμο περιβάλλον που αποτελείται από γρήγορες συνδέσεις με το διαδίκτυο και κατάλληλες δικτυακές υποδομές για την ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών*) (TECHPRESS.GR, 2016) και τέλος την ενίσχυση συνεργασίας των ακαδημαϊκών ιδρυμάτων με τα ερευνητικά ινστιτούτα του νησιού με σκοπό την παροχή σύγχρονης τεχνογνωσίας στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, προαγωγή της εκπαίδευσης και παραγωγή έρευνας και γνώσης. (ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, 2021)

Παρακάτω λοιπόν θα αναλύσουμε εκτενέστερα τους δυο βασικούς τομείς, τον τουρισμό και την γεωργία-κτηνοτροφία, και θα εξετάσουμε τον καθοριστικό ρόλο που παίζουν οι τομείς αυτοί και ενθαρρύνουν την βιωσιμότητα την ακτοπλοϊκής σύνδεσης του Πειραιά με το Ρέθυμνο.

4.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Η ανάπτυξη του τουρισμού της Κρήτης μετεξελίχθηκε όπως γενικότερα ο Ελληνικός τουρισμός, αλλά και ο Μεσογειακός τουρισμός, σε μαζικό και προσανατολισμένο κυρίως προς τις θερινές διακοπές των Βορειοευρωπαίων. Ο τουρισμός ειδικότερα αποτελεί για την Κρήτη ένα δυναμικό παράγοντα που εδώ και μερικές δεκαετίες στηρίζει και προωθεί την τοπική ανάπτυξη. Τη δυναμική αυτή παρουσία του τουρισμού στην τοπική οικονομία επιβεβαιώνει η ευρεία συμμετοχή του στην διαμόρφωση του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος και η μαζική προσφορά του στην εξασφάλιση ευκαιριών απασχόλησης, όχι μόνο για τον ντόπιο πληθυσμό, αλλά και για το εργατικό δυναμικό άλλων περιοχών της χώρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε το ΙΝΣΕΤΕ από την έναρξη της τουριστικής περιόδου, ήτοι τον Απρίλιο του 2022 έως τα τέλη του Σεπτεμβρίου, καταγράφηκαν αφίξεις τουριστών από το εξωτερικό της τάξεως των 4,1 εκατομμυρίων. Επίσης σύμφωνα με το recovery tracker του ΙΝΣΕΤΕ αναμένονται αφίξεις για τον Οκτώβριο 2022, βάσει των

προγραμματισμένων θέσεων από το εξωτερικό, 100.000 την βδομάδα με προορισμό το αεροδρόμιο του Ηρακλείου και 23.000 την βδομάδα με προορισμό το αεροδρόμιο των Χανίων (INSETTE Intelligence, 2021)

Το παρακάτω Διάγραμμα 2 απεικονίζει την κατανομή των ξενοδοχειακών μονάδων του νησιού της Κρήτης ανά νομό και δυναμικότητα ενώ το Διάγραμμα 3 παρουσιάζει το ποσοστό σε κλίνες ανά νομό με το Ρέθυμνο να έρχεται τρίτο με το 18% των κλινών της Κρήτης. Αναλυτικότερα μας δείχνει ο Πίνακας 15 του Παραρτήματος Α, το ξενοδοχειακό δυναμικό ανά μονάδα, δωμάτια και κλίνες και κατηγοριοποιημένα ανά αριθμό αστεριών.

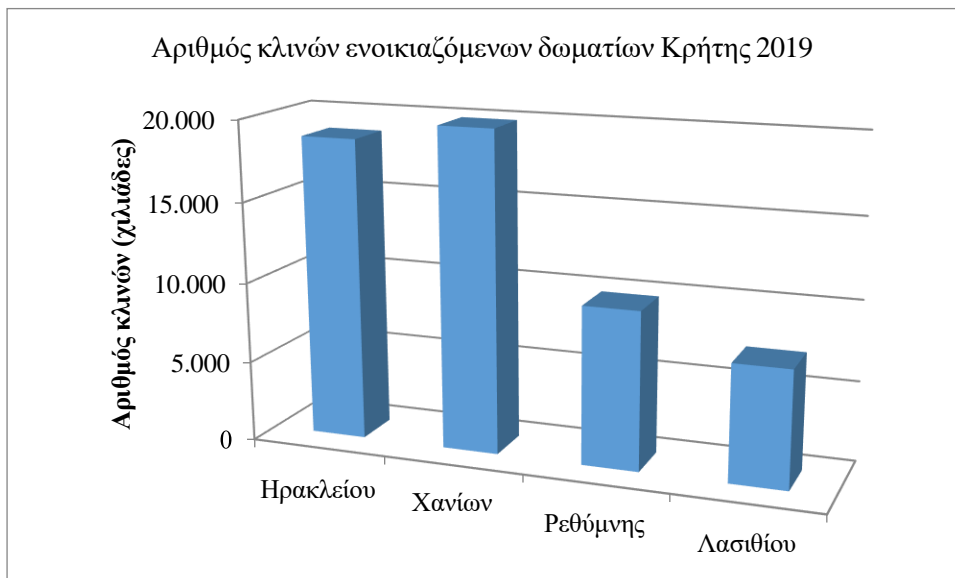


Διάγραμμα 2 Ξενοδοχειακό δυναμικό Κρήτης 2021 ανά Νομό. Πηγή: (INSETTE Intelligence, 2021)

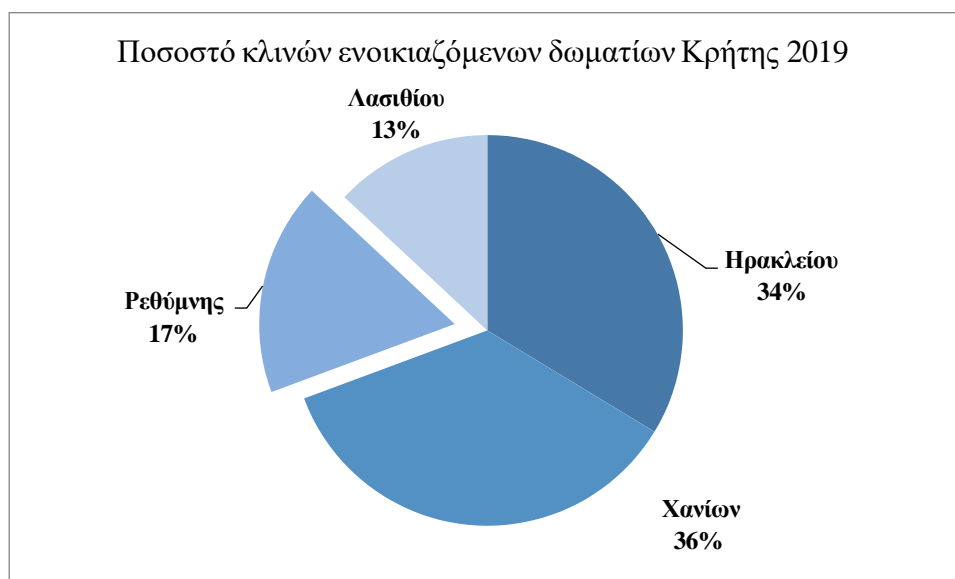


Διάγραμμα 3 Ποσοστό κλινών ανά νομό 2021. Πηγή: (INSETTE Intelligence, 2021)

Στο Διάγραμμα 14 του Παραρτήματος Α φαίνεται η εξέλιξη του ξενοδοχειακού δυναμικού της Κρήτης. Παρατηρείται μια αισθητή αύξηση καθώς το έτος 2011 απαριθμούσαν 161.578 χιλιάδες κλίνες ενώ το 2021 είχαν αυξηθεί σε 193.819 μια αύξηση της τάξης του 20%. Ο Πίνακας 16 του Παραρτήματος Α απεικονίζει την κατανομή των ενοικιαζόμενων δωματίων του νησιού της Κρήτης ανά νομό και δυναμικότητα ενώ το Διάγραμμα 5 παρουσιάζει το ποσοστό σε κλίνες ανά νομό με το Ρέθυμνο να έρχεται τρίτο με το 17 % των κλινών των ενοικιαζόμενων δωματίων της Κρήτης.



Διάγραμμα 4 Αριθμός κλινών ενοικιαζόμενων δωματίων Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)



Διάγραμμα 5 Ποσοστό κλινών ενοικιαζόμενων δωματίων Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)

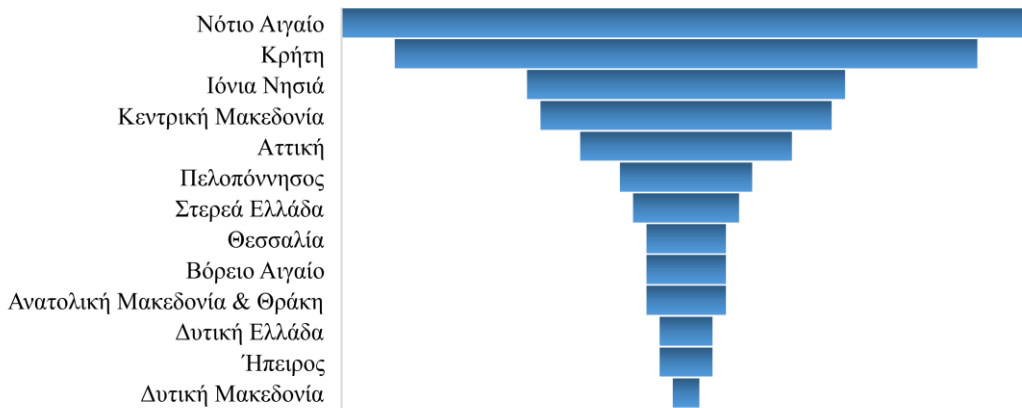


Συγκεντρωτικά οι κλίνες των τεσσάρων νομών της Κρήτης απαριθμούνται ως εξής:

Ηρακλείου	99.435
Χανίων	70.071
Ρεθύμνης	45.100
Λασιθίου	34.971

Ενδιαφέρον έχει η ποσοστιαία κατανομή των κλινών ανά περιφέρεια της Ελλάδος όπου η Κρήτη έρχεται στην δεύτερη θέση με συνολικά 249.577 διαθέσιμες κλίνες που αντιστοιχεί στο 22% της συνολικής κατανομής κλινών ανά περιφέρεια όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Το δυναμικό των κλινών του νομού Ρεθύμνης αντιστοιχεί στο 4% των διαθέσιμων κλινών της Ελλάδος.

Ποσοστιαία κατανομή κλινών ανά περιφέρεια 2021



Διάγραμμα 6 Ποσοστιαία κατανομή κλινών ανά περιφέρεια 2021 Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)

Λόγω της φυσικής της ομορφιάς αλλά και της γεωγραφικής της θέσης, η Κρήτη αποτελεί ένα κορυφαίο προορισμό λόγω της παράδοσης και της ιστορίας που την διέπει, του κλίματός της, των ορεινών όγκων που διαθέτει, των πολιτισμικών μνημείων αλλά και των κρυστάλλινων παραλίων που απλώνονται τόσο στο βόρειο κομμάτι του νησιού αλλά όσο και στο νότιο. Οι προοπτικές που έχει το νησί για την ανάπτυξη του τουρισμού είναι τεράστιες, καθώς συγκεντρώνει ολοένα και περισσότερο επενδυτικό ενδιαφέρον και αναπτύσσονται συνεχώς νέες ξενοδοχειακές μονάδες. Το Ρέθυμνο δε, έχει συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων νομών καθώς βρίσκεται στο κέντρο του νησιού, και έχοντας το σαν αφετηρία ο επισκέπτης μπορεί σε λιγότερο από μια ώρα είτε να είναι στο νομό Χανίων, είτε στο νομό Ηρακλείου.

Πέρα από τον τουρισμό η Κρήτη έχει μια πάρα πολύ ισχυρή ενδογενής οικονομία. Στο κομμάτι της ναυτιλίας έχουν την πρωτοκαθεδρία η Minoan Lines και η ANEK Lines, στις αεροπορικές μεταφορές η Sky Express, στον τουρισμό τα ξενοδοχειακά



συγκροτήματα με πολύ μεγάλη εμβέλεια στο εξωτερικό Grecotel και Aquila, στην βιομηχανία τα Πλαστικά Κρήτης, η Δομική Κρήτης, και η Cretan Farms της οποίας τα προϊόντα βρίσκονται στα ράφια όλων των super και mini -markets της Ελλάδος και του εξωτερικού (ΒΑΓΙΩΝΑΚΗΣ ΣΤ., 2017)

4.2 ΓΕΩΡΓΙΑ – ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ

Έτερη οικονομική δραστηριότητα από την οποία στηρίζεται εξίσου η οικονομία της Κρήτης είναι ο αγροτικός τομέας , κυρίως λόγω του εξαγωγικού του προσανατολισμού. Πέρα από την προμήθεια των τοπικών επιχειρήσεων τόσο με γεωργικά όσο και με κτηνοτροφικά προϊόντα, η Κρήτη εξάγει στις διεθνείς αγορές πληθώρα τυποποιημένων αγροτικών προϊόντων όπως λάδι, φρούτα, λαχανικά, κρασί, μέλι. Αξίζει να αναφερθεί ότι η Κρήτη βρίσκεται στην 8^η θέση ανάμεσα στις περιφέρειες της Ελλάδας στο κομμάτι των εξαγωγών. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι πέρα από τις υποδομές των αγροτικών και των κτηνοτροφικών επιχειρήσεων, σημαντικό ρόλο παίζουν και οι υποδομές των μεταφορών (οδικό δίκτυο, λιμάνια, αεροδρόμια) (ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Ρ., 2018)

Η οικονομική δραστηριότητα της Κρήτης συντηρείται κατά κύριο λόγο από τον πρωτογενή τομέα, ο οποίος μετά την οικονομική κρίση του 2012 έχει δείξει αυξητικές τάσεις. Ο πρωτογενής τομέας παραμένει σε ισχυρή θέση όσον αφορά την Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής (ΑΑΠ), την απασχόληση και τις επενδύσεις. Το 96% της αξίας του τομέα καλύπτεται από 7 προϊόντα φυτικής παραγωγής εξ 'αυτών το λάδι και τα λαχανικά να καλύπτουν το 67%. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Κρήτη κατέχει την 4^η θέση στην Ελλάδα στην παραγωγή λαχανικών, στο ελαιόλαδο την 2^η και την 9^η στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται τα βασικά οικονομικά μεγέθη του πρωτογενή τομέα. (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020)



Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Α'γενή Τομέα	2008	2014	2017	Δ2008-2017	Δ2014-2017
ΑΑΠ Α'γενή τομέα	648	479	577	-10,9%	20,6%
Σύνολο ΑΑΠ Κρήτης	10443	7761	7950	-23,8%	2,4%
Μερίδιο Α'γενή τομέα στην ΑΑΠ	6,2%	6,2%	7,3%		
Μερίδιο Α'γενή τομέα στην απασχόληση	15,8%	17,7%	16%		
Μερίδιο Α'γενή τομέα στις επενδύσεις	8,2%	8,7%	9,8%		

Πίνακας 1 Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Α'γενή Τομέα Πηγή: (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020)

Γενικά η Περιφέρεια Κρήτης κατέχει ένα μεγάλο μερίδιο όσον αφορά την γεωργική παραγωγή στην Ελλάδα, το οποίο αντιστοιχεί στο 9,6% έναντι του 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) και έχει αναπτύξει μια σχετική εξειδίκευση σε ένα μεγάλο ποσοστό επί των προϊόντων που παράγει. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τις δομές των εκμεταλλεύσεων ανά Περιφέρεια.

	Εκμεταλλεύσεις (Holdings)	Χρησιμοποιούμενη Γεωργική Έκταση	Απασχολούμενοι	Απασχολούμενοι/Εκμετάλλευση	ΧΓΕ/Εκμετ άλλευση	ΧΓΕ/Απασχ.
Περιφέρεια Κρήτης	87.040	3.640.955	338.421	3.9	41.8	10.8
ΠΕ Ηρακλείου	41.162	1.440.976	170.141	4.1	35	8.5
ΠΕ Λασιθίου	12.981	410.628	44.888	3.5	31.6	9.1
ΠΕ Ρεθύμνου	13.024	937.027	62.803	4.8	71.9	14.9
ΠΕ Χανίων	19.873	852.323	60.590	3	42.9	14.1

Πίνακας 2 Εκμετάλλευση Γεωργικών Εκτάσεων Πηγή: (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020)



Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι η ΧΓΕ/ Εκμετάλλευσης της Περιφερειακής Ενότητας Ρεθύμνου, υπερέχει με σημαντική διαφορά έναντι των υπολοίπων. Προκύπτει η ανάγκη λοιπόν να αντιμετωπιστούν οι όποιες προκλήσεις που προκύπτουν και επηρεάζουν τις γεωργικές αλυσίδες παραγωγής, συμπεριλαμβανομένου και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Απαιτείται η δημιουργία συνεργασίας μεταξύ των αγροτών και των κτηνοτρόφων με τους εταίρους της εφοδιαστικής αλυσίδας η οποία εκτός από τα θέματα που αφορούν το μάρκετινγκ, την εξωστρέφεια, την παραγωγή και την τυποποίηση των προϊόντων θα πρέπει να περιλαμβάνει και την μείωση τους κόστους στο κομμάτι της διανομής και των εξαγωγών (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020)

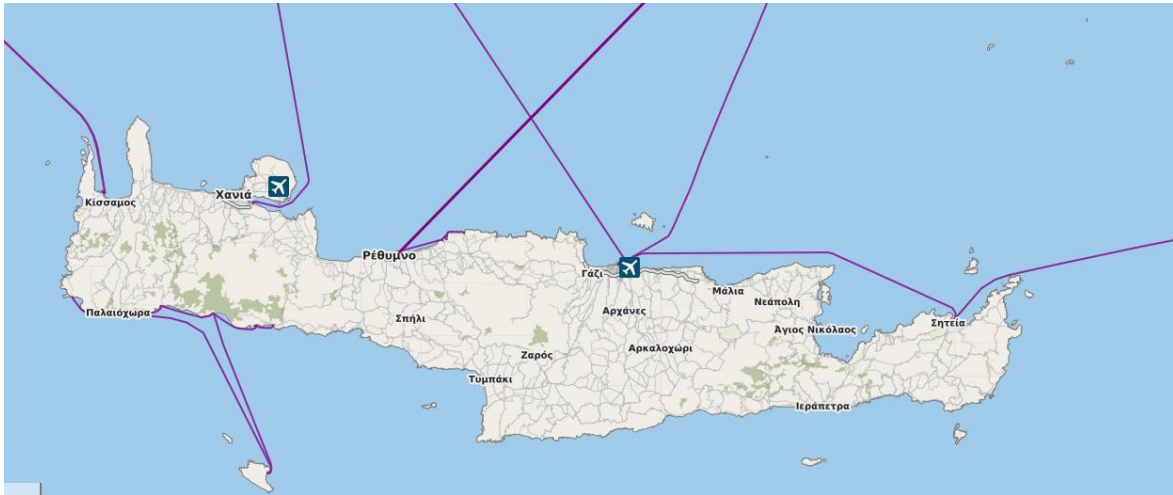
Για να συνοψίσουμε λοιπόν όλα τα παραπάνω η Περιφερειακή Ενότητα Ρεθύμνης βασίζει την οικονομία της σε δυο βασικούς πυλώνες: στο εμπόριο-τουρισμό και στη γεωργία-κτηνοτροφία. Αναφερθήκαμε σε συγκεκριμένους τομείς και αναδείξαμε τα σημαντικά τους μεγέθη για το λόγο του ότι έχουν άμεση επίδραση και αλληλεξαρτώνται με το αντικείμενο της παρούσας μελέτης. Στην παρακάτω SWOT ανάλυση εντοπίζονται τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία των 2 κλάδων που αναλύσαμε παραπάνω.



Γεωργία-Κτηνοτροφία-Τουρισμός	
Προβλήματα/Ανάγκες	Δυνατότητες
<ul style="list-style-type: none">• Οι τομείς του τουρισμού και της γεωργίας παρουσιάζουν κάμψη αλλά μικρότερη από τον Μ.Ο. της Κρήτης• Η κύρια ανάπτυξη εντοπίζεται στα βόρεια του Νομού.• Απουσιάζει η συνεχής και απρόσκοπτη ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά και τα νησιά των Κυκλάδων.• Η αναβάθμιση του ΒΟΑΚ θα συντελέσει θετικά σε όλους τους τομείς, αλλά απαιτείται αναβάθμιση και του εσωτερικού οδικού δικτύου.• Οι δραστηριότητες στην Α' γενή παραγωγή χαρακτηρίζονται από το μικρό μέγεθος (ως προς τον κύκλο εργασιών και ως προς την απασχόληση)	<ul style="list-style-type: none">• Υπάρχει ισχυρή επιχειρηματική δραστηριότητα στο κομμάτι του τουρισμού.• Η διάχυση του τουρισμού στα κεντρικά και νότια του Νομού θα οδηγήσει σε ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.• Η διασύνδεση των επισκεπτών με την πρωτογενή ποιοτική και παραδοσιακή παραγωγή θα ενισχύσει την ελκυστικότητα του Νομού.• Η παραγωγικότητα των αγροτικών δραστηριοτήτων είναι η υψηλότερη στην Κρήτη .• Η ΧΓΕ ανά απασχολούμενο είναι 72% υψηλότερη από τον Μ.Ο. της Κρήτης
Περιορισμοί	Ευκαιρίες
<ul style="list-style-type: none">• Η τραπεζική χρηματοδότηση παραμένει περιορισμένη.• Η επιχειρηματική ενασχόληση είναι χαμηλής κλίμακας και απουσιάζει η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών αλλά και η συνεκτικότητα στρατηγικού μετασχηματισμού του αγροτικού τομέα.• Η post-Covid εποχή ανατρέπει μέσο-μακροπρόθεσμους σχεδιασμούς στον τομέα του τουρισμού.	<ul style="list-style-type: none">• Για την ανάπτυξη ευκαιριών, απαιτείται συλλογική στρατηγική όλων των κρίκων της αλυσίδας σε όλους τους τομείς.• Απλοποίηση των διαδικασιών για δανειοδότηση, διευκολύνει την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.• Η ακτοπλοϊκή σύνδεση του Ρεθύμνου με τον Πειραιά θα μειώσει το κόστος εξαγωγών των παραγωγών και θα συντελέσει θετικά στην αύξηση του εγχώριου τουρισμού.

4.3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΗΤΗΣ

Γενικά στο ακτοπλοϊκό δίκτυο της Ελλάδας περιλαμβάνονται συνδέσεις δια θαλάσσης από την ηπειρωτική χώρα προς νησιά και μεταξύ νησιών, οι οποίες απαριθμούνται σε 140 λιμένες, και 68 νησιά Αιγαίου και Ιονίου Πελάγους (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)



Εικόνα 5 Ακτοπλοϊκό Δίκτυο Κρήτης. Πηγή: (OPEN STREET MAP, 2022)

Η Κρήτη βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα στρατηγική τοποθεσία καθώς είναι το κομβικό σημείο ένωσης τριών Ηπείρων είτε μέσω θαλάσσης είτε μέσω αέρος. Η Κρήτη έχει συνολικά δώδεκα λιμένες και συγκεκριμένα στο Ηράκλειο, στη Σούδα, στην Κίσαμο, στο Ρέθυμνο και στη Σητεία, όπου βρίσκονται οι κυριότεροι εξ' αυτών. Επίσης λιμένες υπάρχουν στον Άγιο Νικόλαο, στην Ιεράπετρα, στη Χώρα Σφακίων, στο Λουτρό, στη Σούγια, στην Αγία Ρούμελη και στην Παλαιόχωρα. Στο σύνολό τους εξυπηρετούν την σύνδεση της Κρήτης με τον Πειραιά, την Πελοπόννησο, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα καθώς και εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις του νησιού. Συγκεκριμένα δραστηριοποιούνται μέσω των διαχειριστριών εταιριών ως κάτωθι:

ANEK Lines η οποία συνδέει τα Χανιά, το Ηράκλειο και τη Σητεία με τον Πειραιά, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα,

Minoan Lines (Attica Group) η οποία συνδέει τα Χανιά και το Ηράκλειο με τον Πειραιά και τις Κυκλάδες,

Blue Star Ferries (Attica Group) η οποία συνδέει τα Χανιά και το Ηράκλειο με τον Πειραιά,

Sea Jets που συνδέει την Κίσαμο με την Πελοπόννησο και το Γύθειο, το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο με τις Κυκλάδες, και

ANENΔΥΚ η οποία συνδέει την Παλαιόχωρα, την Σούγια και τα Σφακιά, με την Γαύδο, την Αγία Ρούμελη και το Λουτρό. (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)

Συμφώνα με τις πρόσφατες εξελίξεις η ANEK Lines απορροφήθηκε από τον όμιλο εταιριών Attica Group. Με ανακοίνωση της η ΑΤΤΙCΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ενημέρωσε ότι την 23/09/2022 υπεγράφη συμφωνία μεταξύ των



μεγαλύτερων μετόχων και πιστωτών των δυο εταιριών, με σκοπό την έναρξη της διαδικασίας συγχωνεύσεως δια απορροφήσεως της ANEK από την ΑΤΤΙCΑ σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4601/2019 και του Ν. 4548/2018. Η απορρόφηση αυτή έχει ως απώτερο σκοπό τον εκσυγχρονισμό του στόλου, την είσοδο νέων μετόχων στα υφιστάμενα ή σε νέα σχήματα, εξασφαλίζοντας έτσι την προσέλκυση νέων επενδύσεων και το ξεκαθάρισμα του επιχειρηματικού χάρτη της ελληνικής ακτοπλοΐας.

(Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2022)

5. ΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ

Ο νομός του Ρεθύμνου έχει έκταση 1.496 km² και πληθυσμό 83.567 κατοίκους. Από δυτικά συνορεύει με τον νομό Ηρακλείου και ανατολικά με τον νομό Χανίων. Από βορά και νότο βρέχεται από το Κρητικό και Λιβυκό Πέλαγος αντίστοιχα. Η γεωμορφολογία του νομού είναι ορεινή κατά κύριο λόγο, καθώς στα όρια του νομού βρίσκεται το επιβλητικό όρος Ψηλορείτης, γενέτειρα κατά την μυθολογία, του θεού Δία. Από το τοπίο δεν λείπουν οι εναλλαγές από ορεινό τοπίο σε εύφορες πεδιάδες και αμμώδεις παραλίες. Αυτό είναι εξάλλου που προσδίδει στον νομό Ρεθύμνου και την μοναδικότητά του η οποία το κάνει ένα δημοφιλή τουριστικό προορισμό με ζωντανή ιστορία και πολιτισμό. (ΛΑΖΑΡΟΥ Δ., 2007)

Η πόλη του Ρεθύμνου είναι χαρακτηρισμένη σαν «δευτερεύων εθνικός πόλος ευρωπαϊκής και διαπεριφερειακής ακτινοβολίας» έχοντας σαν άξονα την ιστορία και τον πολιτισμό. Γνωστή κατά την Μεσαιωνική περίοδο σαν πόλη «Των Γραμμάτων και των Τεχνών» άνθισε κατά την Βενετσιάνικη περίοδο. Οι εναλλαγές από τα μοντέρνα στοιχεία της πόλης, στα γραφικά στενάκια με τα στοιχεία των εποχών της ενετοκρατίας και της τουρκοκρατίας είναι καθηλωτικές για τον κάθε επισκέπτη, ενώ το εντυπωσιακό κάστρο της Φορτέτζας, το οποίο χτίστηκε κατά τον 16^ο αιώνα για προστασία από τους πειρατές, δεσπόζει πάνω από την πόλη ακόμη και σήμερα. (ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α., 2020)

Στο Ρέθυμνο στεγάζονται αρκετές μεγάλες επιχειρήσεις όπως παραγωγής και επεξεργασίας ζωοτροφών, μεταλλουργίας, βυρσοδεψίας, γεωργικών εφοδίων και λιπασμάτων, υλικών δόμησης, αγροτικές επιχειρήσεις εξαγωγής οπωροκηπευτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων και αρκετές μεταφορικές εταιρίες.



Επίσης στο Ρέθυμνο βρίσκεται το Πανεπιστήμιο Κρήτης το οποίο είναι ένα από τα σημαντικότερα ΑΕΙ της Ελλάδος και φιλοξενεί στην πόλη του Ρεθύμνου περίπου 10.000 φοιτητές.

Ο τουρισμός είναι μείζονος σημασίας όχι μόνο για την Κρήτη αλλά και για την οικονομία του Ρεθύμνου και δημιουργεί μια αλληλένδετη σχέση με την ακτοπλοΐα καθώς μέρος από την ζήτηση για την κάλυψη των αναγκών των επισκεπτών στην πόλη αφορά και σε προϊόντα τα οποία προέρχονται από την ηπειρωτική χώρα (γαλακτοκομικά, ποτά, τρόφιμα, απορρυπαντικά κτλ.). Με μια πρώτη προσέγγιση μπορούμε να πούμε ότι ο τουρισμός είναι η βασικότερη πηγή εσόδων καθώς από αυτόν εξαρτώνται μια πληθώρα επιχειρήσεων εντός της πόλης του Ρεθύμνου αλλά και γενικότερα του νομού.

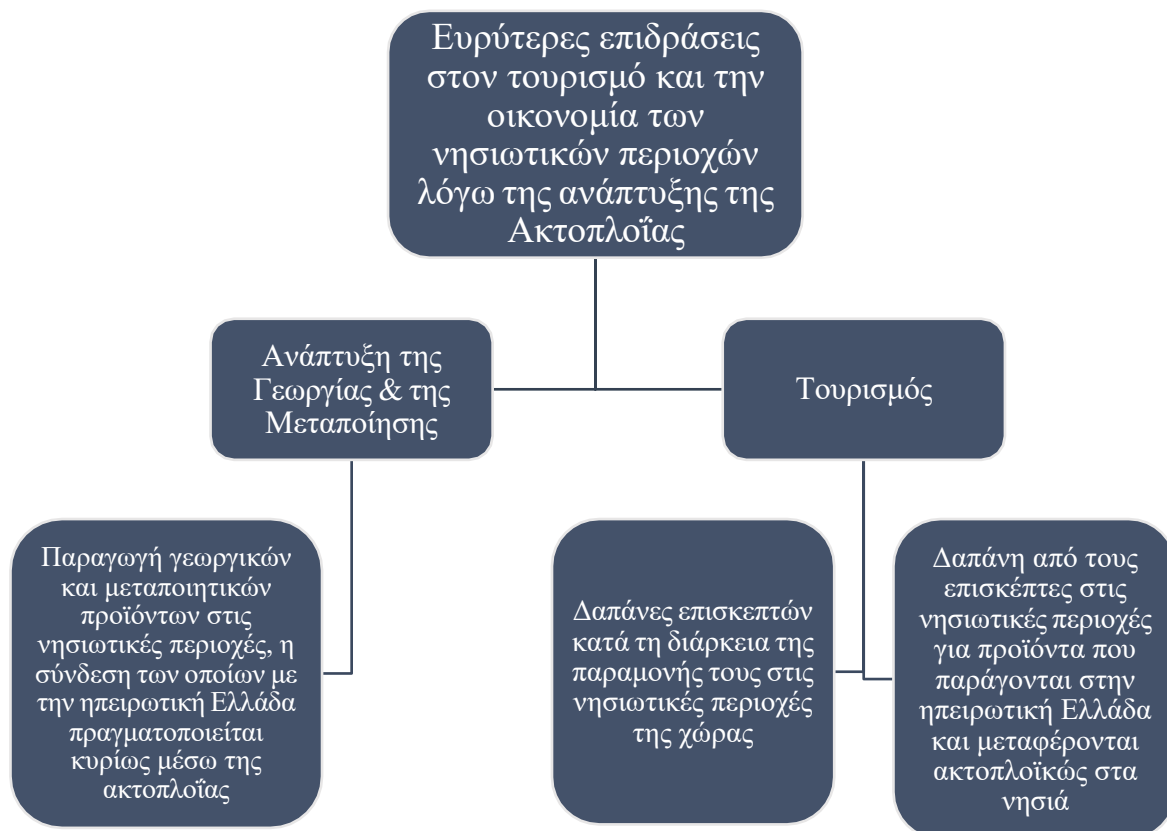
Το Ρέθυμνο βρίσκεται όπως είπαμε και παραπάνω, σε ένα κομβικό σημείο και είναι πρωταγωνιστής στον νέο κύκλο τουριστικής ανάπτυξης όπου κυριαρχούν νέα δεδομένα. Έχουν προκύψει νέες ευκαιρίες όπως ο αγροτουρισμός, ο ελαιοτουρισμός και πολλά ακόμα είδη εναλλακτικού τουρισμού, αλλά παράλληλα έχουν αυξηθεί και οι απαιτήσεις των επισκεπτών και αυτό ανέπτυξε ένα σκληρότερο από ποτέ ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Ως αποτέλεσμα αυτών, το επίπεδο των καταστημάτων, των επιχειρήσεων εστίασης αλλά και διαμονής έχει ανέβει σε νέα επίπεδα, δικαιώνοντας έτσι τον επισκέπτη ο οποίος θα λάβει σίγουρα την καλύτερη ποιότητα και όπως και να έχει, η παροχή αυτών των στοιχείων με την ανάλογη ποιότητα, είναι καθοριστική για την επιτυχία μιας πόλης σαν τουριστικός πόλος έλξης. (ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α., 2020)

Όπως αναφέρεται και στο Γενικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένος Ρεθύμνου, η γειτνίαση της πόλης με τον λιμένα ασκεί άμεση επιρροή στην ανάπτυξη της αστικής δομής και του κοινωνικού περιβάλλοντός της. Όπως είναι αναμενόμενο, η οποιαδήποτε αναβάθμιση του λιμανιού, επηρεάζει θετικά την αναβάθμιση ολόκληρης της πόλης καθώς η σχέση και η επιρροή του λιμένα στο αστικό τοπίο είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους. Αποτελεί πόλο ανάπτυξης τριτογενών δραστηριοτήτων οι οποίες εισχωρούν στον αστικό ιστό από τα παλαιότερα χρόνια έως και σήμερα με τις επιχειρήσεις που συνδέονται με τον τουρισμό να έχουν την πρωτοκαθεδρία. Έτσι τα βασικά επαγγέλματα αφορούν εργαζόμενους στον χώρο της εστίασης και της διασκέδασης, της παροχής υπηρεσιών αλλά και της διαμονής. Παράλληλα αναπτύσσεται και ο κλάδος του εμπορίου μεταξύ των επιχειρήσεων της πόλης και επιχειρήσεων ειδών πρώτης ανάγκης, αλλά και ειδών πολυτελείας που αφορούν κυρίως τουριστικές επιχειρήσεις με προσανατολισμένη αγορά στους ξένους.



Σύμφωνα με μελέτη του IOBE το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής επίδρασης στον ΑΕΠ το 2019 που αφορούσε σε δραστηριότητες της επιβατηγού ναυτιλίας εμφανίστηκε στην Κρήτη με ποσοστό 41.3% το οποίο μεταφράζεται σε 8.5 δις. €.

Τώρα μπορούμε να καταλάβουμε πως η εσωτερική ακτοπλοΐα της Ελλάδας συμβάλει στην ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα καθώς και της μεταποιητικής δραστηριότητας, μεταξύ νησιωτικών και ηπειρωτικών περιοχών μέσω της μεταφοράς προϊόντων και εμπορευμάτων, και πως μια νέα ακτοπλοϊκή σύνδεση θα συμβάλει ακόμα παραπάνω ενώ η βιωσιμότητά της ουσιαστικά, είναι εν τη γενέσει της εγγυημένη. (IOBE, 2021)



5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ

Η ιστορία της επιβατηγής ακτοπλοΐας της Κρήτης ξεκινάει το 1970 όπου έχουμε την είσοδο και εδραίωση των εταιρειών λαϊκής βάσης, τις Μινωικές γραμμές, την ANEK, τη NEA, τη ΔANE και την Ρεθυμνιακή που σύνδεσαν τα μεγάλα νησιά Αιγαίου και Ιονίου. Το 1983 δρομολογείται το Ε/Γ-Τ/Χ-ΚΑΤ ΝΕΑΡΧΟΣ το οποίο συνδέει για πρώτη φορά το Ρέθυμνο με τον Πειραιά. Η επιβατηγή κίνηση της γραμμής όμως το έκρινε ανεπαρκές καθώς υπήρχε ζήτηση η οποία δεν μπορούσε να καλυφθεί από το πλοίο αυτό. Το 1988 έρχεται υπό την κατοχή της Ρεθυμνιακής Α.Ν.Ε. το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΚΑΔΙ έναντι του ποσού



των 3 εκατ. δολαρίων, με σκοπό την δρομολόγησή του στην γραμμή Πειραιάς – Ρέθυμνο. (ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 2017)



Εικόνα 6 Το πρώτο καράβι της Ρεθυμνιακής Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘ΑΡΚΑΔΙ’’. Πηγή: (ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 2017)

Το πλοίο για τα έτη 1988-1989 βρίσκονταν στα ναυπηγεία Περάματος για να μετασκευαστεί σε πολυτελές για την εποχή πλοίο, και να μπορεί να φιλοξενήσει τους επιβάτες της γραμμής. Η γραμμή κερδοφορούσε και έτσι το 1995 η Ρεθυμνιακή αγοράζει το υπερπολυτελές για την εποχή, Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ κατασκευής 1980. Η γραμμή έφτασε τα μέγιστα κέρδη για τα επόμενα 2 έτη, έπειτα όμως άρχισε μια φθίνουσα πορεία η οποία και άνοιξε τον δρόμο της εξαγοράς της Ρεθυμνιακής από την ANEK το 2000.



Εικόνα 7 Το δεύτερο καράβι της Ρεθυμνιακής Ε/Γ-Ο/Γ ‘‘ΠΡΕΒΕΛΗ’’. Πηγή: (SHIPFRIENDS, 2020)

Το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΚΑΔΙ συνέχισε τα δρομολόγιά του από το Ρέθυμνο προς τον Πειραιά μέχρι τον Ιούνιο του 2002 όπου και πωλήθηκε στην ιορδανικών συμφερόντων Arab Bridge



Maritime Co έναντι 6,5 εκατ. Δολαρίων ενώ το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ μεταδρομολογήθηκε αρχικά στη γραμμή Σούδα-Πειραιάς και το 2008 εκτελούσε δρομολόγια στην γραμμή Πάρο-Νάξο-Σαντορίνη. Από το 2001 και μέχρι το 2003 η ANEK δρομολόγησε το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ στην γραμμή του Ρεθύμνου η οποία συνέχιζε την πτωτική της πορεία ενώ το 2007 μπήκε στην γραμμή το Ε/Γ-Ο/Γ-T/X ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ όπου και αποσύρθηκε τον Οκτώβριο του ίδιου έτους λόγω βλάβης. Το 2008 δρομολογήθηκε για την θερινή περίοδο στο Ρέθυμνο το Ε/Γ-Ο/Γ-T/X HIGHSPEED 5 της εταιρίας Hellenic Seaways χωρίς όμως να καταφέρει να αποσπάσει τα αναμενόμενα για την εταιρία κέρδη, και έτσι τον Οκτώβριο του ίδιου έτους το πλοίο αποσύρεται από την γραμμή. Το λιμάνι του Ρεθύμνου παρέμεινε χωρίς πλοίο από το 2008. Το 2012 και υπό την διαχείριση της εταιρίας λαϊκής βάσης CRETAN LINES αγοράστηκε και κατέπλευσε στον λιμένα το Ε/Γ- Ο/Γ ELLI T κατασκευής 1976 το οποίο ήρθε για να τονώσει το ηθικό και να συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης του Ρεθύμνου. Το πλοίο δρομολογήθηκε στην γραμμή Ρέθυμνο – Πειραιάς για 3 μήνες μέχρι που καθηλώθηκε λόγω βλάβης της δεξιάς κύριας μηχανής και παρέμεινε στη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Δραπετσώνας για αρκετά χρόνια. (ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ Β., 2015)

Τον Μάιο του 2019 δρομολογείται από την Golden Star Ferries τα Ε/Γ-Ο/Γ Superferry και Superferry 2 στη γραμμή Ραφήνα – Κυκλάδες – Ρέθυμνο αλλά μετά το πρώτο κιόλας δρομολόγιο σταμάτησαν οι προσεγγίσεις στο λιμένα Ρεθύμνου λόγω του ότι ήταν πολύ ανάβαθο για τα πλοία αυτά. Την ίδια περίοδο έλαβε έγκριση από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το Ε/Γ-Ο/Γ ELLI T για το δρομολόγιο Πειραιάς-Μήλος-Σαντορίνη-Ρέθυμνο, έχοντας μετασκευαστεί και μετονομασθεί σε OLYMPUS υπό την διαχείριση της SEA SPEED FERRIES πλέον, η οποία το αγόρασε σε πλειστηριασμό. Στο πρώτο δρομολόγιο του όμως, προσέκρουσε έξωθεν του λιμένα της Σαντορίνης, και καθηλώνεται ξανά. (ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ Β., 2015)

Έπειτα από τις απαραίτητες επισκευές ξεκίνησε δρομολόγια με προορισμό το Ρέθυμνο από τον Δεκέμβριο του 2019 έως τον Ιούνιο του 2020 όπου και λόγω των ισχυρών ανέμων που επικρατούσαν στον λιμένα του Ρεθύμνου προσέκρουσε για ακόμη μια φορά, γεγονός που οδήγησε στον παροπλισμό του. Έπειτα από αίτημα της εταιρίας για τροποποίηση του δρομολογίου, το πλοίο δρομολογήθηκε στην γραμμή Πειραιάς-Σίφνος-Μήλος-Σαντορίνη για την χρονική περίοδο 01-11-2020 έως 31-10-2021 από την οποία έχει εξαιρεθεί το λιμάνι του Ρεθύμνου η οποία όμως δεν είχε την αναμενόμενη επιβατηγή κίνηση και

εγκαταλείφθηκε. (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)



Εικόνα 8 Το Ε/Γ-Ο/Γ “OLYMPUS” (πρώην ELLI T) Πηγή: (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ, 2020)

5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΕΝΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

Ο λιμένας Ρεθύμνου σύμφωνα με την ΚΥΑ υπ’αρ. 8315.2/02/07 (ΦΕΚ 202/Β/16.02.2007) έχει καταταχθεί στους λιμένες Εθνικής Σημασίας. Θεωρείται λιμένας μεικτής χρήσης στον οποίο μπορούν να εξυπηρετηθούν:

- Εμπορικά πλοία (general cargo, καύσιμα, κτλ.)
- Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ακτοπλοΐας
- Τουριστικά σκάφη
- Κρουαζιερόπλοια
- Ημερόπλοια
- Αλιευτικά
- Βοηθητικά σκάφη (ρυμουλκά, λάντζες κτλ.)

Ο λιμένας βρίσκεται εντός της πόλης του Ρεθύμνου στον κόλπο Αλμυρού. Είναι μεικτής χρήσης όπως προαναφέραμε και κατά συνέπεια χωρίζεται σε δυο τμήματα:

- Στο βορειοδυτικό τμήμα το οποίο περιλαμβάνει το Ενετικό (παλιό) λιμάνι και τον προσήνεμο μώλο. Ο μώλος εξυπηρετεί κυρίως εμπορικούς σκοπούς, έχει μήκος 840 μέτρα και προσφέρει προστασία από τους θαλασσίους κυματισμούς, ενώ το μέγιστο βάθος φτάνει τα 9,5 μέτρα (τμήματα Α-Β-С-D-E-F). Στον εμπορικό λιμένα υπάρχουν εγκαταστάσεις φόρτο-εκφόρτωσης χύδην εμπορευμάτων (σιτηρά, ζωοτροφές κ.α.) η φόρτο-εκφόρτωση



συσκευασμένων φορτίων όπως παλέτες, σάκοι, ειδικά φορτία, κ.α. επιτυγχάνεται μέσω γερανών οχημάτων. Συγκεκριμένα στις θέσεις A-B γίνονται φορτοεκφορτώσεις επικίνδυνων υλικών, ενώ στις θέσεις B-C-D οχηρών χύδην φορτίων, οικοδομικών υλικών κ.α. Οι θέσεις D-E-F χρησιμοποιούνται για εκφόρτωση και φόρτωση φορτίων σε παλέτες και χύδην δημητριακών ενώ ο εξωτερικός χερσαίος χώρος του μώλου, πέρα από την διαχείριση των εμπορευμάτων, έχει διαμορφωθεί για την προσπέλαση επιβατών ακτοπλοΐας καθώς και θέσεις στάθμευσης οχημάτων επιβατών. Πίσω από την θέση F και παρακείμενα της εισόδου του Ενετικού λιμένα, θα λειτουργήσει η θέση ελλιμενισμού υδροπλάνων, των οποίων η πρόσδεση θα γίνεται σε πλωτό προβλήτα εξοπλισμένο με κατάλληλες διατάξεις όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών αλλά και του ιδίου του υδροπλάνου. (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ρεθύμνου έχει λάβει την άδεια Ίδρυσης υδατοδρομίου από τον Μάιο του 2021 και είναι θέμα μηνών η ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας κατασκευής του υδατοδρομίου (ΠΕΤΡΑΚΑΚΗ Α., 2021)

- Στο νοτιοανατολικό τμήμα λαμβάνει χώρα η επιβατηγή κίνηση του λιμένα όπου μπορούν να προσδέσουν Ε/Γ-Ο/Γ πλοία αλλά και κρουαζιερόπλοια στις θέσεις H-I-J με μήκος 120 και 140 μέτρων αντίστοιχα και έως 9 μέτρα βύθισμα. Έχει μεγάλους χερσαίους χώρους που εξυπηρετούν την επιβατηγή και οχηματαγωγή κίνηση με έκταση 33.500 τ.μ. καθώς και γεφυροπλάστιγγα για ζύγιση φορτηγών. Η θέση του λιμένα είναι στο κέντρο της πόλης με άμεση σύνδεση μέσω αστικών και υπεραστικών λεωφορείων. Ο λιμένας εξυπηρετούσε την γραμμή Ρέθυμνο –Πειραιάς μέσω καθημερινών δρομολογίων τα έτη 1990 έως 2007. Την παρούσα χρονική περίοδο δεν υφίσταται η γραμμή αυτή, παρά μόνο δρομολόγια με Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ από Ρέθυμνο για Σαντορίνη 2 φορές την εβδομάδα. Ακόμη στον λιμένα παρέχονται υπηρεσίες ασφάλειας όπως ορίζονται από τον κώδικα ISPS. Επίσης εντός του ανατολικού λιμένα φιλοξενείται η μαρίνα Ρεθύμνου με 176 θέσεις ελλιμενισμού αλιευτικών και τουριστικών σκαφών μήκους από 5 έως 40 μέτρων (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)



Εικόνα 9 Λιμένας Ρεθύμνου. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)

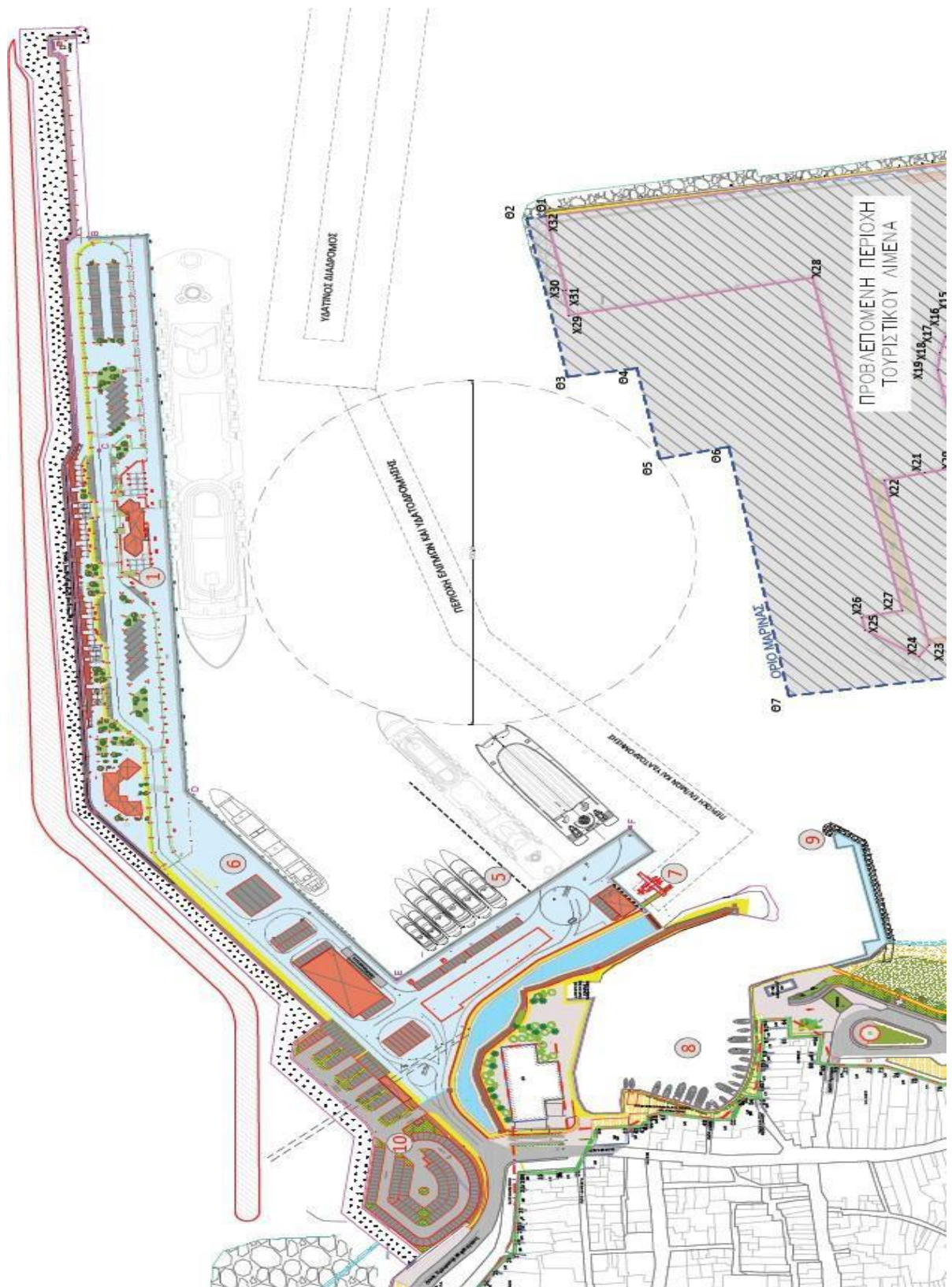
Σύμφωνα με το Γενικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένος Ρεθύμνου - Τεχνική Έκθεση Β' Σταδίου-2020 προτείνονται μια σειρά από τεχνικά έργα-παρεμβάσεις τα οποία θα συντελέσουν στην αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών του λιμένα Ρεθύμνου με σκοπό την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων, πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ της ακτοπλοΐας, ταχυπλόων Ε/Γ πλοίων, σκαφών αναψυχής, αλλά και υδροπλάνων. Ο λιμένας Ρεθύμνου έχει μια σειρά από πλεονεκτήματα όπως την γεωγραφική του θέση αλλά και την κεντροβαρή θέση του Ρεθύμνου σε σχέση με τους γειτονικούς νομούς, τον ήδη ανεπτυγμένο τουριστικό χαρακτήρα της παραλιακής ζώνης του Ρεθύμνου, την διάταξη των υφισταμένων λιμενικών υποδομών και την δυνατότητα μέσω της ακτοπλοΐας για προβολή των τοπικών προϊόντων του νομού. Βέβαια το στενό οδικό δίκτυο στέκεται εμπόδιο στην άμεση και απρόσκοπτη πρόσβαση των οχημάτων στο λιμάνι καθώς η εμπορευματική διακίνηση χύδην φορτίων στον εμπορικό λιμένα η οποία θα λαμβάνει χώρα παράλληλα με την δραστηριότητα των πλοίων θα προκαλέσει δυσλειτουργία και αισθητική δυσαρμονία. Γιαυτό τον λόγο, πρόθεση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι η μεταφορά στο απώτερο μέλλον των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμένα σε εγκαταστάσεις εκτός της πόλεως. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι η εν λόγω μελέτη συμπεριλαμβάνει πληθώρα τεχνικών παρεμβάσεων που χρήζουν υλοποίησης για την πλήρη εκμετάλλευση του λιμένα και από κρουαζιερόπλοια παράλληλα με την ακτοπλοΐα. Δεν αναφέρονται για το λόγο του ότι δεν

αφορούν άμεσα την εκπόνηση της παρούσης. Επίσης στην Τεχνική Έκθεση και στα σχέδια που έχουν κατατεθεί προτείνεται η εξυπηρέτηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων να γίνεται στο κρηπίδωμα Ε-Ε το οποίο έχει μετωπικό μήκος 150 μέτρα, επιτρέποντας την ανεμπόδιστη πρυμνοδέτηση 2 τουλάχιστον Ε/Γ-Ο/Γ μήκους περίπου 140-160 μέτρων ή/και παράλληλα Ε/Γ-Ταχυπλόων μήκους 100 μέτρων και ταυτόχρονα 4-6 τουριστικών ημερόπλοιων. (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)



Εικόνα 10 Τα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ και ΑΡΚΑΔΙ πρυμνοδετημένα στις θέσεις Ε-Ε. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)

Για την εκπόνηση του σχεδίου αυτού που περιλαμβάνεται στην ανωτέρω αναφερθείσα τεχνική μελέτη, σαν πλοίο αναφοράς επιλέχθηκε το Ε/Γ-Ο/Γ OLYMPUS το οποίο ήταν δρομολογημένο στην γραμμή Πειραιάς-Ρέθυμνο με μήκος 141.7 μέτρα και βύθισμα περίπου 6 μέτρα. Το πλοίο αυτό έχει επαρκή χωρητικότητα για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του Ρεθύμνου και επίσης είναι οριακό και ως προς το μήκος και το βύθισμά του καθώς εξετάζεται και το περιθώριο ελικτικών ικανοτήτων του εντός του λιμένα του οποίου το βάθος φτάνει τα 7.2 μέτρα ενώ η περιοχή ελιγμών έχει καθαρή διάμετρο 230 μέτρα. Στο παρακάτω σχέδιο που εκπονήθηκε από τους ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ και την ΑΔΚ-ΑΡΩΝΗΣ-ΔΡΕΤΤΑΣ-ΚΑΡΛΑΥΤΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ φαίνεται η γενική διάταξη με τις θέσεις των προτεινόμενων έργων



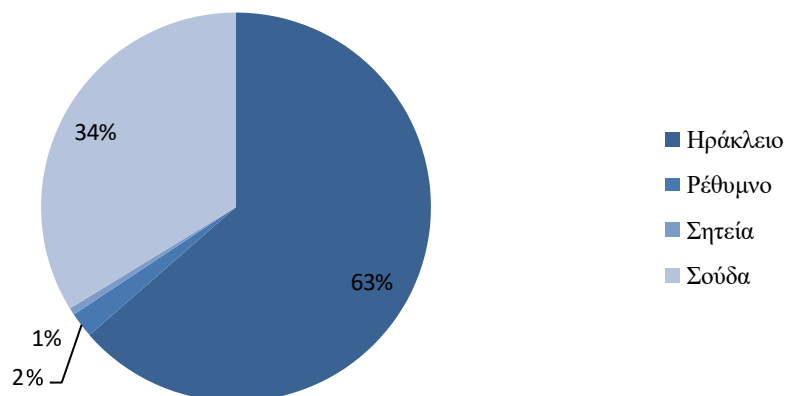
Εικόνα 11 Απόσπασμα σχεδίου γενικής διάταξης με τις θέσεις των προτεινόμενων έργων. Πηγή: (ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020)

5.3 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο Πίνακας 17 του Παραρτήματος Α μας δείχνει τα στατιστικά της επιβατηγής κίνησης στους τέσσερις μεγάλους λιμένες του νησιού, του Ηρακλείου, του Ρεθύμνου, της Σητείας και της Σούδας, από το 2013 έως και το 2021. Να σημειωθεί στο παρόν σημείο, ότι ο λιμένας του Ρεθύμνου δεν εξυπηρετούσε την σύνδεση με τον Πειραιά όλα τα χρόνια. Επίσης για τις χρονιές 2013, 2015 και 2016 δεν υπήρχε καμιά ενεργή ακτοπλοϊκή σύνδεση.

Αν τα ανωτέρω στατιστικά τα ποσοτικοποιήσουμε προκύπτει όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 7 ότι για την περίοδο 2013-2021 η συνολική επιβατηγή κίνηση του λιμένα Ρεθύμνου, αντιστοιχεί περίπου στο 2% της συνολικής κίνησης των λιμένων της Κρήτης. Γεγονός που βασίζεται κατά κύριο λόγο στο ότι δεν υπήρχε ενεργή ακτοπλοϊκή σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά όλα τα χρόνια.

Ποσοστιαία κίνηση αποβιβάσεων επιβατών 2013-2021

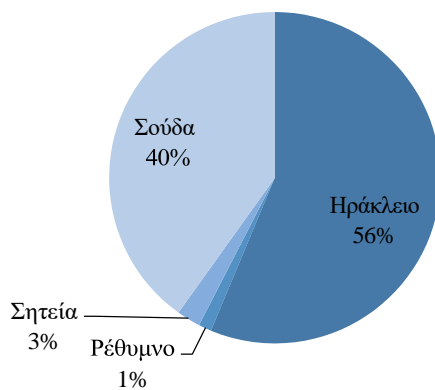


Διάγραμμα 7 Ποσοστιαία κίνηση αποβιβάσεων επιβατών 2013-2021 στα λιμάνια της Κρήτης. Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)

Ο Πίνακας 18 του παραρτήματος Α καταγράφει τα στατιστικά της οχηματαγωγής κίνησης στους τέσσερις μεγάλους λιμένες του νησιού, του Ηρακλείου, του Ρεθύμνου, της Σητείας και της Σούδας, από το 2007 έως και το 2017. Δυστυχώς δεν υπήρχαν στατιστικά έως και την στιγμή συγγραφής της παρούσης για τα έτη 2018-2021. Στο παρακάτω Διάγραμμα 8 απεικονίζεται η συνολική κίνηση εκφορτωθέντων και φορτωθέντων οχημάτων Ι.Χ.,

φορτηγών, δίκυκλων και λεωφορείων στους τέσσερις μεγάλους λιμένες της Κρήτης κατά τα έτη 2007 έως 2017. Την πρώτη θέση στην διακίνηση οχημάτων καταλαμβάνει το λιμάνι του Ηρακλείου με 56% της συνολικής κίνησης του νησιού ενώ το Ρέθυμνο έρχεται στην τελευταία θέση με μόλις 1%. Γεγονός που βασίζεται κατά κύριο λόγο όπως προ είπαμε και για την επιβατηγή κίνηση, στο ότι δεν υπήρχε ενεργή ακτοπλοϊκή σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά όλα τα χρόνια.

Ποσοστιαία κίνηση οχημάτων στους λιμένες Κρήτης 2007-2017



Διάγραμμα 8 Ποσοστιαία κίνηση οχημάτων 2007-2017 στα λιμάνια της Κρήτης Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)

Ενδιαφέρον έχουν τα στατιστικά τα οποία αφορούν τις ποσότητες φορτωθέντων και εκφορτωθέντων εμπορευμάτων από και προς ελληνικούς λιμένες αλλά και λιμένες του εξωτερικού. Στα διαγράμματα 16, 17, και 18 του Παραρτήματος Α φαίνονται οι συνολικοί μεταφερόμενοι τόνοι προϊόντων ανά λιμένα Κρήτης οι οποίοι εκφορτώθηκαν και φορτώθηκαν από και προς λιμένες της Ελλάδας και οι συνολικοί μεταφερόμενοι τόνοι προϊόντων ανά λιμένα Κρήτης οι οποίοι εκφορτώθηκαν και φορτώθηκαν από και προς λιμένες της Κρήτης για/από λιμένες του εξωτερικού. Το Ρέθυμνο κατατάσσεται στη δεύτερη θέση με το 27% των εκφορτωθέντων, κατά κύριο λόγο, εμπορευμάτων στο σύνολο της Κρήτης

Συνοψίζοντας όλα τα ανωτέρω μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούμε να βασιστούμε μόνο στα στατιστικά στοιχεία επιβατηγής κίνησης, οχηματαγωγής κίνησης αλλά και διακίνησης εμπορευμάτων παρελθόντων ετών, όσον αφορά την εκπόνηση της μελέτης βιωσιμότητας. Ο λόγος είναι ότι τα στατιστικά είναι ανομοιόμορφα, κάτι που οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι δεν υπήρχε, επί σειρά ετών, ούτε υπάρχει ενεργή και σταθερή ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμένα Ρεθύμνου με τον



λιμένα του Πειραιά και άρα οι μέθοδοι που ακολουθήθηκαν σε παλαιότερες μελέτες δεν τυγχάνουν να έχουν πεδίο εφαρμογής στην παρούσα. Για αυτό το λόγο θα χρειαστεί να προσεγγίσουμε το πρόβλημα της έλλειψης στατιστικών στοιχείων, προσπαθώντας να κάνουμε αναγωγή της ακτοπλοϊκής επιβατηγής δραστηριότητας στον πληθυσμό του κάθε νομού. Σαν βάση θα πάρουμε τα ποσοστά της επιβατηγής κίνησης των δυο μεγάλων λιμένων, Ηρακλείου και Σούδας και θα τα συγκρίνουμε με το ποσοστό του πληθυσμού του εκάστοτε νομού. Αν τα ποσοστά έχουν μικρή απόκλιση μεταξύ τους, τότε η υπόθεση θα ισχύει και για την περίπτωση του Ρεθύμνου όπως θα δούμε και παρακάτω αναλυτικότερα.



6. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Στα πλαίσια εκπόνησης της παρούσης Διπλωματικής συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο περιλαμβάνει 15 ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής σχετικά με τις προτιμήσεις των πολιτών στο θέμα της ακτοπλοϊκής μετακίνησης καθώς και τις ταξιδιωτικές τους συνήθειες και μια ερώτηση που απαιτεί απάντηση ελεύθερου κειμένου. Παρακάτω θα παραθέσουμε μερικές από τις πιο σημαντικές απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με την ακτοπλοϊκή σύνδεση του Ρεθύμνου οι οποίες θα μπορούν να ληφθούν υπόψιν κατά την εκπόνησης της μελέτης βιωσιμότητας. Για περαιτέρω μελέτη ολόκληρο το ερωτηματολόγιο βρίσκεται στο Παράρτημα Γ: Ερωτηματολόγιο. Συνολικά 149 άτομα απάντησαν εκ των οποίων οι 101 (68%) μένουν μόνιμα στο Ρέθυμνο ενώ οι υπόλοιποι 48 (32%) όχι.

-Στην ερώτηση «Πόσο συχνά ταξιδεύετε με πλοίο που έχει προορισμό τον Πειραιά;» Το 40% απάντησε ότι ταξιδεύει 1 φορά τον χρόνο, το 25 % 1 φορά το εξάμηνο, το 15 % μια φορά το 3μηνο ενώ το 5% 1 φορά τον μήνα.

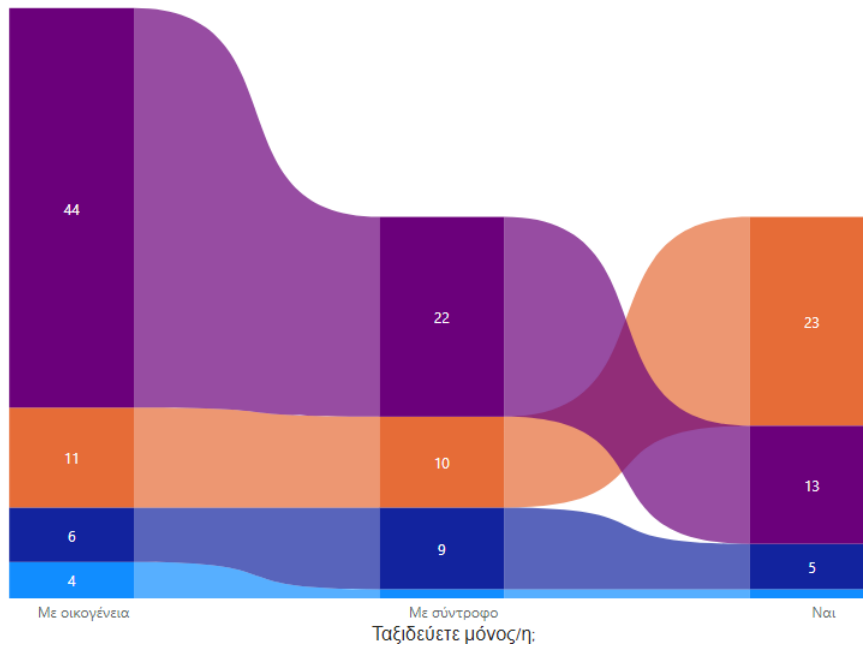
Το 63% των ερωτηθέντων επιλέγει να ταξιδέψει από το λιμάνι της Σούδας και το υπόλοιπο 48% από το Ηράκλειο.

-Στην ερώτηση «Ποιος είναι ο λόγος που προτιμάτε το λιμάνι αυτό;» Το 52% των ερωτηθέντων απάντησε επειδή είναι πιο κοντά στο Ρέθυμνο, το 17% επειδή τα εισιτήρια είναι πιο οικονομικά, το 14% επειδή τα πλοία είναι πιο γρήγορα και το 13% επειδή τα πλοία είναι πιο άνετα. Αυτό μας υποδεικνύει ότι ο σημαντικότερος παράγοντας είναι η απόσταση από το Ρέθυμνο.

-Στην ερώτηση «Ταξιδεύετε μόνος/η;» Το 28% απάντησε ναι, το 44% ταξιδεύει οικογενειακά ενώ το 28% με τον/την σύντροφό του/της.



Σε ποιά κατηγορία ταξιδεύετε συνήθως: ● LUX καμπίνα ● Αεροπορική θέση ● Κατάστρωμα ● Κλίνη σε καμπίνα

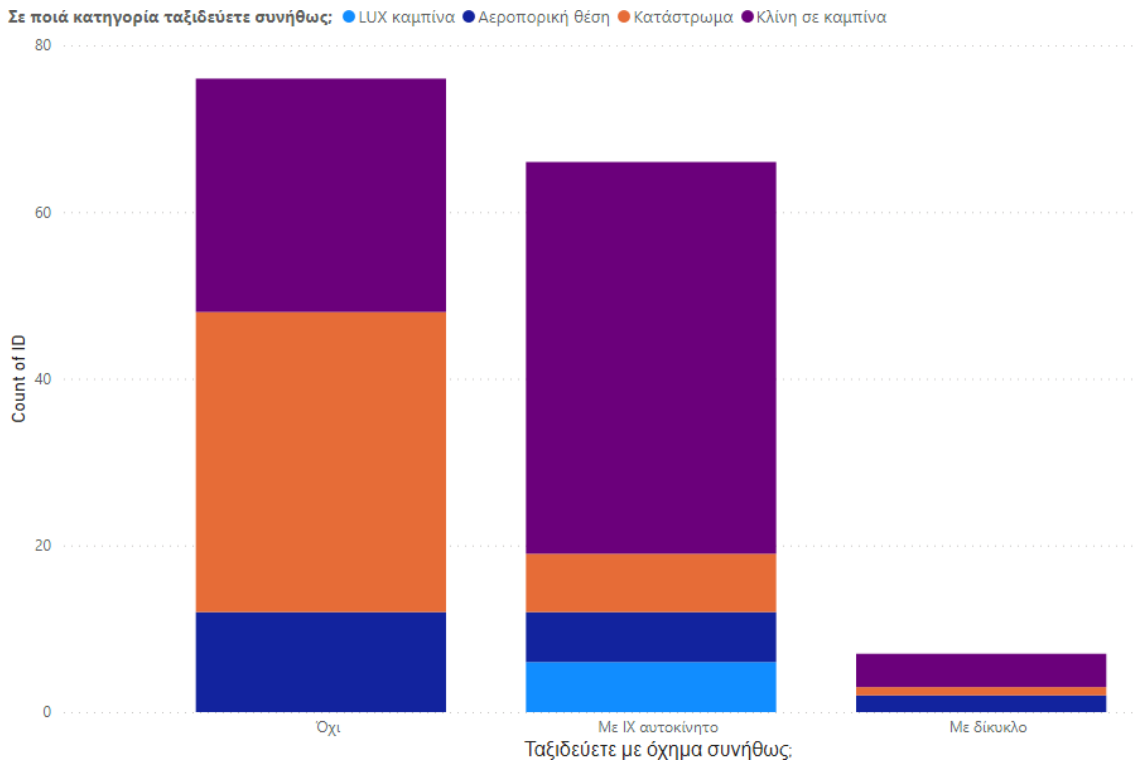


Διάγραμμα 9 Συνδυαστικό Διάγραμμα κατηγορίας ταξιδιού και επιβατών.

Από το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι οι περισσότεροι εκ των οποίων ταξιδεύουν οικογενειακά έχουν εισιτήριο με καμπίνα ενώ δεύτερη μεγάλη ομάδα ταξιδεύουν μόνοι τους με εισιτήριο οικονομικής θέσης.

-Στην ερώτηση «Σε ποια κατηγορία ταξιδεύετε συνήθως;» Το 53% απάντησε κλίνη σε καμπίνα, το 30% οικονομική θέση (κατάστρωμα), το 13% επιλέγει θέση αεροπορικού τύπου ενώ το 4% επιλέγει LUX καμπίνα. Από τα παραπάνω μπορούμε να πάρουμε χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την τάση και τις κατανομές στις κατηγορίες εισιτηρίων για τον υπολογισμό των εσόδων της εταιρίας.

-Στην ερώτηση «Ταξιδεύετε με όχημα συνήθως;» Το 51% απάντησε όχι, το 44% με ΙΧ αυτοκίνητο ενώ το 5% με ΙΧ δίκυκλο



Διάγραμμα 10 Συνδυαστικό διάγραμμα κατηγορίας ταξιδιού και οχήματος

Φαίνεται στο παραπάνω ποσοτικό διάγραμμα ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων ταξιδεύει με αυτοκίνητο και κλίνη σε καμπίνα και το αμέσως επόμενο ποσοστό καταλαμβάνεται από αυτούς που ταξιδεύουν χωρίς όχημα και εισιτήριο οικονομικής θέσης.

-Στην ερώτηση «*Αν υπήρχε πλοίο στο Ρέθυμνο με προορισμό τον Πειραιά θα το προτιμούσατε;*» Το 98% απάντησε ναι και το 2% όχι. Εδώ μπορούμε να καταλάβουμε ότι το πλοίο στην γραμμή είναι αναγκαίο για τους κατοίκους και όχι μόνο του Ρεθύμνου.

-Στην ερώτηση «*Θα θέλατε το δρομολόγιο να έχει ενδιάμεσους προορισμούς;*» Το 83% απάντησε όχι και το 17% ναι. Πρέπει λοιπόν να ληφθεί σοβαρά υπόψιν η εξέταση απευθείας δρομολογίου προς Πειραιά καθώς οι ενδιάμεσοι προορισμοί θα αυξήσουν κατά πολύ την διάρκεια του ταξιδιού.

-Στην ερώτηση «*Αν το εισιτήριο ήταν 10.00 € πιο ακριβό από τα υπάρχοντα πλοία (Χανίων-Ηρακλείου) θα το προτιμούσατε;*» Το 91% απάντησε ναι ενώ το 9% όχι. Από αυτή την ερώτηση μπορούμε να καταλάβουμε ότι προκειμένου ο ταξιδιώτης να δαπανήσει παραπάνω ώρες για μετάβαση στο λιμάνι ετέρου νομού καθώς και χρήματα σε καύσιμα ή σε εισιτήριο του ΚΤΕΛ προτιμάει να πληρώσει 10.00 € παραπάνω.

-Στην ερώτηση «*Αν το δρομολόγιο διαρκούσε 1 ή 2 ώρες παραπάνω σε σχέση με τα υπάρχοντα δρομολόγια (Χανίων-Ηρακλείου) θα το προτιμούσατε;*» Το 79% απάντησε ναι



και το 21% όχι. Αυτό που απορρέει από αυτή την ερώτηση είναι ότι για μια περίοδο θα μπορεί το πλοίο να ταξιδεύει με ταχύτητα μικρότερης της υπηρεσιακής σε περιόδους χαμηλής επιβατηγής κίνησης με σκοπό την εξοικονόμηση καυσίμων.

-Στην ερώτηση «*Αν μπει πλοίο στην γραμμή του Ρεθύμνου, θα περιμένατε να είναι αντίστοιχης πολυτέλειας και ποιότητας σε σχέση με τα υπάρχοντα (Χανίων-Ηρακλείου);*» Το 78% απάντησε ναι και το 21% όχι άρα πρέπει να συνυπολογιστεί η συνολική καλή κατάσταση του πλοίου και ιδιαίτερα στο κομμάτι της ενδιαίτησης που ενδεχομένως να ανεβάσει το συνολικό κόστος της επένδυσης.

Τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων του παραπάνω ερωτηματολογίου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να διαφοροποιήσουμε τις παραμέτρους και να βρούμε το βέλτιστο σενάριο που θα υποστηρίζει την βιωσιμότητα της γραμμής.



7. ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Κάθε επιχειρηματίας έχει σίγουρα ένα σχετικό όραμα για το είδος του προϊόντος ή της υπηρεσίας που θέλει να προσφέρει. Η ιδέα μπορεί να δημιουργηθεί αντιγράφοντας ένα επιτυχημένο προϊόν ή υπηρεσία που ήδη παρέχεται, ή έπειτα από συζήτηση με άτομα του σχετικού επιχειρηματικού χώρου. Ωστόσο, μια επιχειρηματική ιδέα από μόνη της δεν αρκεί για να ξεκινήσει άμεσα η εφαρμογή της χωρίς πρώτα να ληφθούν υπόψη όλες οι πτυχές που σχετίζονται με την πραγματική της λειτουργία.

Ένα κοινό πρόβλημα με πολλές επιχειρηματικές ιδέες είναι ότι δεν περιλαμβάνουν ένα ή και τα δύο από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: 1) Μελέτη βιωσιμότητας και 2) Μελέτη σκοπιμότητας. Μελέτη βιωσιμότητας σημαίνει σωστός σχεδιασμός και υλοποίηση της επένδυσης έτσι ώστε να σχεδιάζεται και να εκτελείται έναντι των προσδοκιών με βιώσιμο και κερδοφόρο τρόπο, αποσβένοντας το κόστος της επένδυσης και δημιουργώντας κέρδος. Μελέτη σκοπιμότητας σημαίνει ότι μια συγκεκριμένη επιχειρηματική ιδέα θα μπορεί να βρει εφαρμογή και να υιοθετηθεί από τη σχετική ομάδα αγορών που στοχεύει, αλλά και να εξυπηρετήσει τον επιδιωκόμενο σκοπό της εταιρείας. Ο καθορισμός του εάν μια επιχειρηματική ιδέα έχει μία ή και τις δύο από αυτές τις ιδιότητες μπορεί να φαίνεται απλός, αλλά δεν είναι. Για να μειωθεί ο κίνδυνος αποτυχίας και απώλειας κεφαλαίων, κάθε δυνητικός επενδυτής θα πρέπει να εκπονήσει μια μελέτη σκοπιμότητας για να αναπτύξει ένα επιχειρηματικό σχέδιο ανάλογα και συμφώνως πάντα με την εμπειρία του η οποία έχει βαρυσήμαντο λόγο ειδικά για ένα τέτοιο εγχείρημα. (ΠΑΠΠΑΣ ΑΘ., ΑΝΑΞΑΓΟΡΟΥ ΠΑΝΤ., 2015)

Αυτό είναι και το αντικείμενο της παρούσης, να δώσει δηλαδή ένα εναρκτήριο λάκτισμα και να αναδείξει όχι μόνο το πρόβλημα της «απομόνωσης» του Ρεθύμνου από την ακτοπλοΐα, αλλά και την βιωσιμότητα της γραμμής η οποία παρά τις φιλότιμες προσπάθειες παρελθόντων ετών και λόγω άτυχων συγκυριών, δεν έχει αναδειχθεί στον βαθμό που θα έπρεπε.

7.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Λαμβάνοντας υπόψιν τους περιορισμούς του λιμένα, τις απαιτήσεις της δυναμικότητας της γραμμής αλλά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά παρελθόντων δρομολογημένων πλοίων προέκυψαν η υπηρεσιακή ταχύτητα, το ολικό μήκος, το βύθισμα και η μεταφορική



ικανότητα τόσο των επιβατών όσο και των οχημάτων. Η απόσταση μεταξύ των λιμένων Πειραιά και Ρεθύμνου είναι 167.64 ναυτικά μίλια (ALL OVER GREECE, 2023) δηλαδή 310.46 χιλιόμετρα. Με γνώμονα το δρομολόγιο να μην ξεπερνάει τις 8 ώρες η ταχύτητα των 21 κόμβων είναι απαραίτητη

Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Πλοίου Αναφοράς	
Υπηρεσιακή Ταχύτητα (Service Speed)	21 knots
Ολικό Μήκος (Length Overall)	140-160 meters
Βύθισμα (Draught)	6.2 meters
Μεταφορική Ικανότητα Επιβατών (Passenger Capacity)	800-1200
Κλίνες (Berths)	400-600
Μεταφορική Ικανότητα Οχημάτων (Vehicle Capacity)	500-700 lane meters

7.2 ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗ

Οι παραδοχές, οι οποίες αναλύονται εκτενέστερα πιο κάτω, στις οποίες στηρίχθηκε η παρακάτω μελέτη είναι οι εξής:

- Η πρώτη και βασικότερη παραδοχή που θα λάβουμε υπόψη είναι ο τρόπος διεξαγωγής της μελέτης. Επειδή τα στατιστικά επιβατηγής κίνησης για την γραμμή Ρέθυμνο – Πειραιάς δεν είναι λειτουργικά από μόνα τους στην εν λόγω μελέτη, θα τα κάνουμε αναγωγή στον πληθυσμό βάσει της απογραφής του 2021. Σαν σημεία αναφοράς θα πάρουμε την επιβατηγή κίνηση στους λιμένες Σούδας και Ηρακλείου συγκριτικά με τον πληθυσμό κάθε νομού. Αν οι τιμές της αναγωγή της επιβατηγής κίνησης των δυο λιμένων αυτών σε σχέση με τον πληθυσμό τους είναι κοντά, τότε θα μπορέσει να έχει υπόσταση η υπόθεση αυτή για την εν θέματι γραμμή και αναλύεται παρακάτω εκτενέστερα.
- Η ταχύτητα του πλοίου μπορεί να είναι 19-21 knots. Υπάρχει περιθώριο μείωσης της ταχύτητας σε σχέση με τα ήδη δρομολογημένα πλοία στην γραμμή της Κρήτης στους έτερους νομούς. Απορρέει από το ερωτηματολόγιο ότι για παράδειγμα σε περίπτωση μη κερδοφορίας λόγω χαμηλής πληρότητας, και για να ελαττωθούν τα έξοδα των καυσίμων, φαίνεται να υπάρχει ανοχή στην ελάττωση της ταχύτητας πλεύσης.
- Η τιμή του εισιτηρίου βάσει και των υπολοίπων πλοίων της γραμμής Κρήτη-Πειραιάς ορίζεται στα 45.00 € η οποία μπορεί να είναι έως και 10.00 € παραπάνω σε σχέση με τα άλλα πλοία της γραμμής όπως προκύπτει και από το ερωτηματολόγιο.



- Τα κυρία χαρακτηριστικά του πλοίου προκύπτουν από τους περιορισμούς του λιμένα Ρεθύμνου και των χαρακτηριστικών των προγενέστερων πλοίων που εξυπηρετούσαν την γραμμή.
- Μια ασφαλής αρχική εκτίμηση για την πληρότητα είναι 15-25% για τους χειμερινούς μήνες και 55-65% για τους θερινούς μήνες.
- Η οικονομική ζωή του πλοίου ισούται με 25 χρόνια για μεταχειρισμένο και 40 χρόνια για νεότευκτο πλοίο
- Η μελέτη λαμβάνει υπόψιν αναχωρήσεις δρομολογίων από το λιμάνι Ρεθύμνου μέρα παρά μέρα εκτός Σαββάτου.
- Λόγω του ότι δεν γνωρίζουμε την σύσταση της διαχειρίστριας εταιρίας, δεν έγινε υπολογισμός μερισμάτων και αμοιβών του Δ.Σ. ενώ για λόγους απλοποίησης της παρούσης, όλες οι συναλλαγές θεωρούνται ότι γίνονται τοις μετρητοίς.
- Η μισθοδοσία του πληρώματος που αναφέρεται στις συλλογικές συμβάσεις ορίζεται από το ΦΕΚ Β 5084/2018 Άρθρο 1. Τυχόν διαφοροποιήσεις στις αμοιβές των ναυτικών μεταξύ εταιριών δεν είναι δυνατόν να παρατεθούν λόγω αδυναμίας συλλογής στοιχείων από ναυτιλιακές εταιρίες που αφορούν τις πραγματικές μισθοδοσίες ναυτικών. Οι μισθοί δηλαδή υπολογίστηκαν σύμφωνα με το ΦΕΚ.
- Τα κόστη για συντήρηση και καταναλώσεις προκύπτουν από όμοια πλοία
- Τα ασφάλιστρα βασίζονται στην παλαιότητα του πλοίου
- Οι φόροι στα έσοδα είναι της τάξεως του 23%
- Λόγω αστάθειας τις τιμές του πληθωρισμού οι τιμές, για λόγους απλοποίησης της παρούσης, υπόκεινται σε ενδεικτική μεσοσταθμική ετήσια αύξηση 5% η οποία φυσικά δεν ανταποκρίνεται στον πραγματικό, ο οποίος βάσει της Forbes βρίσκεται στο 7.6%.

	Πληθυσμός (Απογρ. 2021)	% κατανομ ή πληθυσμο ύ	Επιβατηγ ή κίνηση 2013- 2021	% κατανομή επιβατηγή ς κίνησης	Εκτιμ.Ε/Γ κίνηση ανά έτος βάσει πληθυσμού	Πραγματική Ε/Γ κίνηση 2021
Ηράκλειο	302.477	49%	10.946.710	64%	933.840	943.353
Ρέθυμνο	83.567	14%	360.789	2%	257.997	46.302
Σητεία	75.900	12%	104.098	1%	234.327	22.572
Χανιά	155.443	25%	5.742.981	33%	479.901	537.718
Σύνολο	617.387	100%	17.154.578	100%	1.906.064	1.549.945

Πίνακας 3 Πίνακας υπολογισμού πρόβλεψης επιβατηγής κίνησης κατόπιν επεξεργασίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)



Στην πρώτη στήλη του παραπάνω πίνακα έχουμε τον πληθυσμό κάθε νομού βάσει ης απογραφής ενώ στην δεύτερη στήλη την επί τοις εκατό κατανομή. Θεωρώντας ότι δεν έχουν προκύψει σημαντικές αλλαγές στον πληθυσμό του νησιού αρκούμαστε στην απογραφή του 2021. Στην δίπλα στήλη έχουμε αθροιστικά για τα έτη 2013 έως 2021 τα σύνολα της επιβατηγής κίνησης και στην 4η στήλη την επί τοις εκατό κατανομή. Αν ανάγουμε το ποσοστό της πληθυσμιακής κατανομής στην επιβατηγή κίνηση ανά λιμένα θα προκύψει η εκτιμώμενη επιβατηγή κίνηση ανά έτος και λιμάνι. Παρατηρούμε ότι για το λιμάνι του Ηρακλείου η τιμή της εκτίμησης είναι πάρα πολύ κοντά στην πραγματική τιμή του 2021 και συγκεκριμένα διαφέρει κατά 9513 επιβάτες. Για τα Χανιά η εκτίμηση βάσει του πληθυσμού απέχει από την πραγματική κατά 57.817 επιβάτες. Γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το λιμάνι της Σούδας απορροφάει επιβατηγό δυναμικό από το κοντινό Ρέθυμνο. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το ερωτηματολόγιο καθώς το 63% των ερωτηθέντων προτιμάει το λιμάνι της Σούδας. Θεωρούμε λοιπόν ότι η προσέγγιση αυτή ευσταθεί και μπορεί να γίνει χρήση της υπόθεσης και για την περίπτωση του Ρεθύμνου. Δεδομένου όμως ότι δεν υπάρχει ενεργή γραμμή την περίοδο αυτή και θα πρέπει να μεσολαβήσει ένα αρκετά μεγάλο διάστημα για την εδραίωση της εταιρίας και την απόκτηση εμπιστοσύνης από τους πολίτες, θα χρειαστεί να δουλέψουμε τα σενάρια με πιο συντηρητικά νούμερα. Για την περίπτωση του Ρεθύμνου η εκτίμηση βάσει του πληθυσμού είναι 257.997 επιβάτες ετησίως. Καταλαβαίνουμε ότι αυτά τα νούμερα δεν μπορούν να προκύψουν εν μια νυκτί αλλά δεν είναι και υπερβολικά. Αν δούμε στον παρακάτω πίνακα το ιστορικό της επιβατηγής κίνησης του Ρεθύμνου τις δεκαετίες 1990 και 2000 κατά τις οποίες υπήρχε σταθερή ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά θα παρατηρήσουμε ότι η χειρότερη χρονιά ήταν το 1992 με 150.905 επιβάτες ετησίως ενώ η καλύτερη ήταν το 1997 με 367.901 επιβάτες να διακινούνται ετησίως με το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΚΑΔΙ και το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗ της Ρεθυμνιακής (ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘ., ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ., ΠΗΓΟΥΝΑΚΗΣ Κ., 2009)



ΕΤΟΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΕΠΙΒΙΒΣΗ	ΠΛΟΙΑ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ
1990	91.792	90.504	ΑΡΚΑΔΙ
1991	84.470	85.812	ΑΡΚΑΔΙ
1992	74.235	76.670	ΑΡΚΑΔΙ
1993	104.914	110.550	ΑΡΚΑΔΙ
1994	110.312	105.327	ΑΡΚΑΔΙ
1995	152.998	154.972	ΑΡΚΑΔΙ / ΠΡΕΒΕΛΗΣ
1996	188.360	179.203	ΑΡΚΑΔΙ / ΠΡΕΒΕΛΗΣ
1997	188.708	176.193	ΑΡΚΑΔΙ / ΠΡΕΒΕΛΗΣ
1998	142.326	142.308	ΑΡΚΑΔΙ / ΠΡΕΒΕΛΗΣ
1999	149.442	149.423	ΑΡΚΑΔΙ / ΠΡΕΒΕΛΗΣ
2000	156.914	156.895	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
2001	152.243	152.795	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
2002	144.183	143.911	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
2003	127.098	139.379	ΑΠΤΕΡΑ
2004	118.988	126.184	ΑΠΤΕΡΑ
2005	97.448	102.594	ΑΠΤΕΡΑ
2006	80.250	86.671	ΑΠΤΕΡΑ
2007	113.560	118.334	ΑΠΤΕΡΑ / ΑΙΟΛΟΣ-ΚΕΝΤΕΡΗΣ

Πίνακας 4 Ιστορικό επιβατηγής κίνησης πλοίων ανά εταιρία στη γραμμή Ρέθυμνο-Πειραιάς. Πηγή : (ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘ., ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ., ΠΗΓΟΥΝΑΚΗΣ Κ., 2009)

Μια αρκετά ασφαλής υπόθεση είναι να πάρουμε το μισό της εκτιμώμενης κίνησης 128.998 επιβάτες ανά έτος δηλαδή, και να το διαιρέσουμε με τον αριθμό των ταξιδιών για να βρούμε τον μέσο όρο των επιβατών σε κάθε δρομολόγιο το οποίο είναι 430 επιβάτες. Επειδή όμως στην γραμμή υπάρχει ελαφρά εποχικότητα θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και το ποσοστό πληρότητας ανά μήνα. Βάσει των στατιστικών που παρέχονται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ η κατανομή της πληρότητας της γραμμής φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Το σενάριο αυτό φαίνεται αρκετά ρεαλιστικό για τα πρώτα τουλάχιστον έτη μέχρι την εδραίωση του πλοίου στην γραμμή και της αποδοχής του από το επιβατηγό κοινό.



	Πληρότητα /μήνα	Μ.Ο. επιβατών/τ αξίδι
Ιανουάριος	17%	192
Φεβρουάριος	18%	203
Μάρτιος	22%	248
Απρίλιος	35%	395
Μάιος	40%	451
Ιούνιος	55%	620
Ιούλιος	60%	677
Αύγουστος	66%	744
Σεπτέμβριος	65%	733
Οκτώβριος	43%	485
Νοέμβριος	20%	226
Δεκέμβριος	16%	180
Μέσος όρος		430

Πίνακας 5 Κατανομή πληρότητας ανά ταξίδι

Η παραπάνω κατανομή μας δείχνει πως κατανέμεται η μηνιαία πληρότητα με την υπόθεση των 430 επιβατών ανά ταξίδι. Από την στιγμή που έχουμε ένα σημείο αναφοράς μπορούμε να συνεχίσουμε στις κατηγορίες ταξιδιού αλλά και στα οχήματα βάσει των απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο. Από τις απαντήσεις προκύπτει ότι:

- το 30% ταξιδεύει στην οικονομική θέση,
- το 13% στην αεροπορική θέση,
- το 53% επιλέγει καμπίνα,
- το 4% καμπίνα LUX,

επίσης

- το 44% ταξιδεύει με ΙΧ αυτοκίνητο,
- το 5% με ΙΧ μοτοσυκλέτα.

Όσον αφορά την κατηγορία των φορτηγών θα γίνει πάλι μια συντηρητική προσέγγιση της τάξεως των 13 φορτηγών ανά ταξίδι. Από έρευνα πεδίου προέκυψε ότι από το λιμάνι της Σούδας και του Ηρακλείου, επιβιβάζονται καθημερινά για Πειραιά περίπου 20 φορτηγά από το Ρέθυμνο σε κάθε πλοίο, 40 στο σύνολο δηλαδή. Προκύπτει έτσι ο παρακάτω πίνακας που δείχνει ότι οι εισπράξεις της εταιρίας από τα εισιτήρια, μπορούν να φτάσουν με ένα συντηρητικό υποθετικό σενάριο τα 12.000.000 € ετησίως.



Κατηγορία ταξιδιού	Τιμή Εισιτηρίου	Ποσότητα	Δρομολόγια/Ε τος	Σύνολο
Επιβάτες οικον. Θέση	45,00 €	129	300	1.739.799,00 €
Επιβάτες αεροπ. Θέση	65,00 €	56	300	1.088.985,30 €
Επιβάτης με καμπίνα	80,00 €	228	300	5.464.257,60 €
Επιβάτης με LUX Καμπ	120,00 €	17	300	618.595,20 €
ΙΧ	84,00 €	57	300	1.428.954,91 €
Δίκυκλα	19,00 €	6	300	36.729,09 €
Φορτηγά	420,00 €	13	300	1.638.000,00 €
Σύνολο				12.015.321,10 €

Πίνακας 6 Εκτιμώμενες εισπράξεις εταιρίας από την πώληση εισιτηρίων

7.2.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΟΣΤΗ

Σύμφωνα με μελέτη της XRTC, η αύξηση των τιμών των καυσίμων, αύξησε και τα λειτουργικά κόστη. Η μέση τιμή των καυσίμων το 2022 αυξήθηκε κατά 28% σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2021 με αποτέλεσμα τα λειτουργικά κόστη να διαμορφώνονται ως εξής:

Καύσιμα	60-70 %
Μισθοί	20-22%
Συντήρηση	12-15%
Λιμενικά έξοδα	7-10%
Ασφάλιση	2%

Πίνακας 7 Λειτουργικά κόστη πλοίου. Πηγή : (XRTC Business Consultants Ltd, 2022)

7.2.2 ΠΡΟΦΙΛ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Σημαντικός παράγοντας στην μελέτη είναι και ο καθορισμός των δρομολογίων. Στο σενάριο που εξετάζουμε, υπολογίζουμε ότι το πλοίο θα εκτελεί δρομολόγια από το λιμάνι του Ρεθύμνου προς Πειραιά μέρα παρά μέρα. Συγκεκριμένα και συνυπολογίζοντας τους επισκέπτες οι οποίοι θα θελήσουν να επισκεφθούν την πόλη για τριήμερο τα δρομολόγια είναι προτεινόμενο να διαμορφωθούν ως εξής:

- Αναχώρηση από Ρέθυμνο: Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή
- Αναχώρηση από Πειραιά: Τρίτη, Πέμπτη, Κυριακή



Προτείνεται η ημέρα του Σαββάτου σαν αργία για το πλοίο. Τα δρομολόγια θα έχουν διάρκεια περίπου 8 ώρες και αν υποθέσουμε ότι θα εκτελούνται για 47-50 εβδομάδες, καθώς το πλοίο θα πρέπει κάθε χρόνο να βγαίνει εκτός δρομολογίων για τις αναγκαίες συντηρήσεις, ο συνολικός αριθμός των δρομολογίων θα είναι περίπου 300 ανά έτος. Τις εορταστικές περιόδους και την θερινή περίοδο, μπορεί να εξεταστεί το σενάριο προσθήκης ενός έκτακτου δρομολογίου.

7.2.3 ΚΑΥΣΙΜΑ

Από όμοια δρομολογημένα παρελθόντα πλοία και βάσει του εξεταζόμενου μεγέθους του πλοίου, η συνολική ιπποδύναμη του δεν αναμένεται να είναι πάνω από 30.000 kW με κατανάλωση καυσίμου περίπου 175 g/kWh. Σύμφωνα με υπολογισμούς η ωριαία κατανάλωση καυσίμου θα είναι περίπου 5,2 t/h που ισοδυναμεί με 41,6 τόνους ανά ταξίδι και 11.731 τόνους ανά έτος. Σύμφωνα με την Ship and Bunker η τιμή του καυσίμου IFO 380 που καταναλώνει το πλοίο, έχει μια μέση τιμή 456 \$ δολάρια ανά τόνο δηλαδή 418 € ανά τόνο. (SHIP & BUNKER, 2023) Οι εκτιμώμενες συνολικές ετήσιες δαπάνες για τα καύσιμα αναμένεται να είναι περίπου 4.719.052 εκατ. €.

7.2.4 ΠΛΗΡΩΜΑ - ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ

Η ελάχιστη σύνθεση πληρώματος που απαιτείται από την STCW 1995 και την Εθνική Νομοθεσία για την ασφαλή επάνδρωση πλοίων μεγέθους και χωρητικότητας σύμφωνα με τα οριζόμενα για την υπό εξέταση γραμμή είναι 75 άτομα. Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με την ακριβή σύνθεση πληρώματος όπως προέκυψε από όμοια πλοία καθώς και η μισθοδοσία αυτών όπως ορίζεται από το ΦΕΚ Β 5084/2018 και συγκεκριμένα το Άρθρο 1. (ΦΕΚ Β 5084/2018 , 2018). Δυστυχώς δεν κατέστη δυνατό να αντλήσουμε στοιχεία πραγματικών μισθοδοσιών των ναυτικών της ελληνικής ακτοπλοΐας από ναυτιλιακές εταιρίες, για αυτό τον λόγο οι υπολογισμοί βασίστηκαν στη νομοθεσία και μόνο. Όπως είναι λογικό, οι μηνιαίοι μισθοί θα διαφοροποιηθούν κατάλληλα σε περίπτωση εκτάκτων δρομολογίων στις περιόδους αιχμής, και συγκεκριμένα θα αυξηθούν ανάλογα με τις υπερωρίες.



Πλήρωμα	Πλήθος	Μισθός (€)	κόστος (€/μήνα)	Ετήσιο κόστος (€/έτος)
Πλοίαρχος	1	3.555,30 €	3.555,30 €	49.774,20 €
Ύπαρχος	1	2.252,45 €	2.252,45 €	31.534,30 €
Υποπλοίαρχος	2	2.102,30 €	4.204,60 €	58.864,40 €
Δόκιμος Πλοίαρχος	2	1.140,38 €	2.280,76 €	31.930,64 €
Μηχανικός Α	1	3.537,87 €	3.537,87 €	49.530,18 €
Μηχανικός Β	2	2.102,30 €	4.204,60 €	58.864,40 €
Μηχανικός Γ	4	1.832,03 €	7.328,12 €	102.593,68 €
Προιστά. Αξιωματικός	1	2.252,49 €	2.252,49 €	31.534,86 €
Οικονομ. Αξιωματ. Α	2	2.102,30 €	4.204,60 €	58.864,40 €
Οικονομ. Αξιωματ. Β	4	1.832,03 €	7.328,12 €	102.593,68 €
Προιστ. Ηλεκτρολόγος	2	2.252,49 €	4.504,98 €	63.069,72 €
Ναύκληρος	3	1.570,60 €	4.711,80 €	65.965,20 €
Ναύτης	16	1.441,01 €	23.056,16 €	322.786,24 €
Μηχανοδηγός	2	1.451,46 €	2.902,92 €	40.640,88 €
Αρχιθαλαμηπόλος	2	1.900,54 €	3.801,08 €	53.215,12 €
Θαλαμηπόλος	20	1.441,01 €	28.820,20 €	403.482,80 €
Επίκουρος	10	1.155,25 €	11.552,50 €	161.735,00 €
ΣΥΝΟΛΟ	75		120.498,55 €	1.686.979,70 €

Πίνακας 8 Μισθοδοσία Πληρώματος Πηγή (ΦΕΚ Β 5084/2018 , 2018)

Σύμφωνα με τον Πίνακα 8 το εκτιμώμενο μηνιαίο κόστος μισθοδοσίας του πληρώματος ανέρχεται σε 120.498,55 € ενώ το ετήσιο σε 1.686.979,70 €. Τα παραπάνω πόσα προκύπτουν από την νομοθεσία για τις συλλογικές συμβάσεις τα οποία πολλές φορές δεν συμβαδίζουν με την πραγματικότητα. Όπως προαναφέραμε και παραπάνω, λόγω αδυναμίας συλλογής στοιχείων από ναυτιλιακές εταιρίες που αφορούν τις πραγματικές μισθοδοσίες ναυτικών, θα βασιστούμε σε αυτές.

7.2.5 ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Το εκτιμώμενο μηνιαίο κόστος για συντηρήσεις και τυχόν αναλώσιμα επί του πλοίου προβλέπεται περίπου στα 8.000-10.000 € το μήνα ενώ για τον δεξαμενισμό του πλοίου ο οποίος απαιτείται να γίνεται τουλάχιστον μια φορά ανά 2 έτη υπολογίζεται στις 500.000 € (250.000 € ανά έτος). Συνολικά ανά έτος οι δαπάνες για τις επισκευές υπολογίζονται στις 350.000 €.

7.2.6 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ

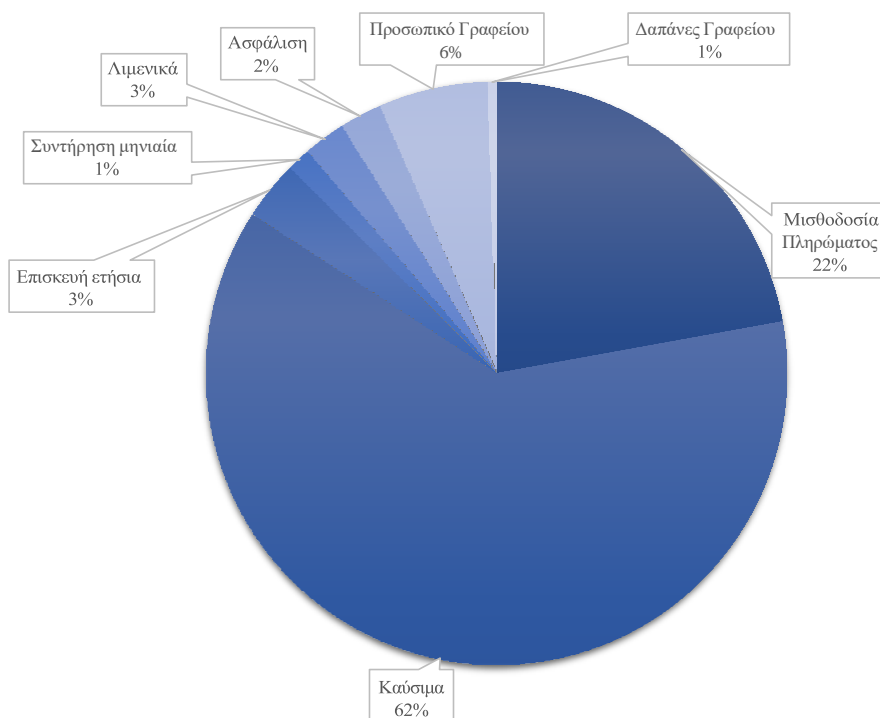
Τα λιμενικά τέλη τα οποία εξαρτώνται και από τον αριθμό κατάπλων σε κάθε λιμάνι, εκτιμώνται περίπου 600 € ανά λιμάνι. Έχοντας ορίσει 300 δρομολόγια ανά έτος συνολικά τα λιμενικά τέλη ανέρχονται σε 180.000 € το έτος. Η ασφάλιση του πλοίου ανέρχεται περίπου στις 15.000 € μηνιαίως άρα 180.000 € το έτος.

7.2.7 ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Τα γραφεία της εταιρίας προβλέπεται να απασχολούν περίπου 15 άτομα με μέσο μηνιαίο μεικτό εισόδημα περί τα 2.200 €, 462.000 € ετησίως δηλαδή καθώς η εταιρία θα πρέπει να αποδίδει, τις νόμιμες προς το κράτος και τους φορείς ασφάλισης των εργαζομένων, εισφορές ενώ το ενοίκιο, τα αναλώσιμα-δαπάνες των γραφείων καθώς και τις δαπάνες για την προβολή της εταιρίας εκτιμώνται περίπου 3.000 € το μήνα άρα 36.000 ετησίως. Όλες οι συναλλαγές θεωρούνται ότι λαμβάνουν χώρα τοις μετρητοίς ενώ στις δαπάνες έχει συμπεριληφθεί και η φορολογία 22%. Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται ενδεικτικά τα συνολικά λειτουργικά κόστη του πλοίου και της εταιρίας.

Λειτουργικά κόστη Πλοίου - Εταιρίας	
Μισθοδοσία Πληρώματος	1.686.979,70 €
Καύσιμα	4.719.052,80 €
Επισκευή ετήσια	250.000,00 €
Συντήρηση μηνιαία	100.000,00 €
Λιμενικά	180.000,00 €
Ασφάλιση	180.000,00 €
Προσωπικό Γραφείου	462.000,00 €
Δαπάνες Γραφείου	36.000,00 €
Σύνολο	7.614.032,50 €

Πίνακας 9 Εκτίμηση ετήσιων λειτουργικών δαπανών πλοίου - εταιρίας



Διάγραμμα 11 Επί τοις εκατό κατανομή λειτουργικών δαπανών



Στο παραπάνω Διάγραμμα 11 φαίνεται η ποσοστιαία κατανομή των λειτουργικών δαπανών τόσο του πλοίου όσο και της εταιρίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό τους καταλαμβάνεται από το κόστος των καυσίμων 62% ενώ δεύτερη έρχεται η μισθοδοσία του πληρώματος. Βάσει των παραπάνω υπολογισμών θα εξετάσουμε και θα προσαρμόσουμε τις τιμές στα 2 σενάρια δρομολόγησης μεταχειρισμένου και νεότευκτου πλοίου για να καταλήξουμε στο βιωσιμότερο.

7.3 ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟΥ RO-PAX 15ΕΤΙΑΣ

Η μελέτη για την δρομολόγηση μεταχειρισμένου πλοίου στην γραμμή, όσον αφορά το κόστος κτήσης, είναι πολύ περιορισμένη λόγω της μη διαθεσιμότητας των αναγκαίων πληροφοριών από τους μεσίτες. Αν και τα περισσότερα πλοία που βρέθηκαν κατά την διάρκεια αναζήτησης σε ιστοσελίδες μεσιτών ήταν μεγαλύτερα των 30 ετών και με μέσο όρο πώλησης στα 12 εκατ. €, καταφέραμε να βρούμε πλοίο 15ετίας με τιμή πώλησης περί τα 16,9 εκατ. € του οποίου τα χαρακτηριστικά παρατίθενται στο Παράρτημα Β: Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίου 15ετίας.

Αν βέβαια λάβουμε υπόψιν την πρόσφατη αγορά της Aegean Speed Lines η οποία αγόρασε το Ε/Γ-Ο/Γ ROSELLA έναντι 11,25 εκατ. € (MARITIMES.GR, 2022) του οποίου τα χαρακτηριστικά είναι αποδεκτά για τους περιορισμούς του λιμένα Ρεθύμνου, μπορούμε να πούμε ότι με την κατάλληλη αναζήτηση της άμεσα ενδιαφερόμενης εταιρίας θα μπορέσει να προκύψει πλοίο με τιμή χαμηλότερη των 16,9 εκατ. €.

Σημαντικό ρόλο στην επιλογή του κατάλληλου πλοίου, παίζει βέβαια και η τρέχουσα κατάσταση του και κατά πόσο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των κανονισμών, καθώς υπάρχει περίπτωση να απαιτούνται εργασίες μετασκευών οι οποίες θα αυξήσουν σημαντικά το κόστος δρομολόγησης του.

Το πλοίο που επιλέξαμε βρέθηκε σε ιστοσελίδα μεσιτών που ειδικεύονται στις αγοραπωλησίες πλοίων και έχει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

Ολικό μήκος (LOA) 151,2 m

Πλάτος (Beam) 24,8 m

Βύθισμα (Draft) 6,15 m

Συνολική χωρητικότητα επιβατών 1.128 με 902 κλίνες

Καταστρώματα 5

Διάδρομοι για οχήματα 2.006 Lane meters (περ. 330 οχήματα ή 110 φορτηγά)

Έτος κατασκευής 2007

Ολική χωρητικότητα 19.847 GT

Καθαρή χωρητικότητα 9.923 GT

Υπηρεσιακή ταχύτητα: 21,5 knots

Κινητήρες : 2 x MAN / MAN B&W Diesel AG - GEU 14V32/40, 13.440 kw, 750 rpm
(APOLLO DUCK, 2023)



Εικόνα 12 Πλοίο υπό μελέτη Πηγή (APOLLO DUCK, 2023)

Η τρέχουσα τιμή πώλησης του πλοίου ανέρχεται στα 17.000.000 εκατ. €. Εκτιμάται ένα πρόσθετο κόστος για τις απαραίτητες μετασκευές της τάξεως των 2.000.000 εκατ. €. Θεωρούμε ότι για την απόκτηση του πλοίου η εταιρία θα επενδύσει με ίδια κεφάλαια περίπου το 20% της αξίας του πλοίου δηλαδή περίπου 3.800.000 εκατ. €, το 10%, δηλαδή 1.900.000 εκατ. €, εκτιμάται ότι θα προέρχεται από κρατικές επιχορηγήσεις ενώ το υπόλοιπο 70% 13.300.000 εκατ. € δηλαδή, θα αφορά μακροχρόνιο δανεισμό με περίοδο αποπληρωμής τα 12 έτη και σταθερό επιτόκιο 6%. Το συνολικό ποσό δανεισμού συνυπολογιζόμενων των τόκων του δανείου θα είναι 20.212.932 εκατ. €. Η εκτιμώμενη ετήσια δόση του δανείου θα είναι 1.684.411 εκατ. € ενώ η συνολική δαπάνη, συνυπολογίζοντας και τους τόκους του δανείου, για την απόκτηση και μετασκευή του εν λόγω πλοίου εκτιμάται να ανέλθει περίπου στα 23.000.000 εκατ. € συνολικά. Επαναλαμβάνουμε ότι όλες οι συναλλαγές θεωρούνται ότι γίνονται τοις μετρητοίς και δεν αποδίδονται μερίσματα στους τυχόν μετόχους .



A/A Δόσης	Ημερομηνία πληρωμής	ΤΧΡ Δόση	Τόκος Περιόδου	Σύνολο Τόκων	Κεφάλαιο Πληρωμή	Συνολικό Κεφάλαιο	Υπόλοιπο Κεφαλαίου
	01-Μαΐ-24	ΕΚΤΑΜΙΕΥΣΗ	ΔΑΝΕΙΟΥ	01/05/24			13.300.000
1	1/5/2025	1.684.411	-874.310	-874.310	810.101	810.101	13.089.899
2	1/5/2026	1.684.411	-823.355	-1.697.665	861.056	1.671.157	12.228.843
3	1/5/2027	1.684.411	-769.194	-2.466.859	915.217	2.586.374	11.313.626
4	1/5/2028	1.684.411	-711.627	-3.178.486	972.784	3.559.158	10.340.842
5	1/5/2029	1.684.411	-650.439	-3.828.925	1.033.972	4.593.130	9.306.870
6	1/5/2030	1.684.411	-585.402	-4.414.327	1.099.009	5.692.139	8.207.861
7	1/5/2031	1.684.411	-516.274	-4.930.601	1.168.137	6.860.276	7.039.724
8	1/5/2032	1.684.411	-442.799	-5.373.400	1.241.612	8.101.888	5.798.112
9	1/5/2033	1.684.411	-364.701	-5.738.101	1.319.710	9.421.598	4.478.402
10	1/5/2034	1.684.411	-281.691	-6.019.793	1.402.720	10.824.318	3.075.682
11	1/5/2035	1.684.411	-193.460	-6.213.253	1.490.951	12.315.269	1.584.731
12	1/5/2036	1.684.411	-99.680	-6.312.933	1.584.731	13.900.000	0

Πίνακας 10 Ανάλυση ετήσιων υποχρεώσεων δανείου (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022)

Οι συνολικές δαπάνες λοιπόν για το εν θέματι πλοίο και την εταιρία, συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα 11

Λειτουργικές δαπάνες Πλοίου - Εταιρίας	
Μισθοδοσία Πληρώματος	1.686.979,70 €
Καύσιμα	4.719.052,80 €
Επισκευή ετήσια	250.000,00 €
Συντήρηση μηνιαία	100.000,00 €
Λιμενικά	180.000,00 €
Ασφάλιση	180.000,00 €
Προσωπικό Γραφείου	462.000,00 €
Δαπάνες Γραφείου	36.000,00 €
Σύνολο	7.614.032,50 €
Δόση δανείου ετήσια	1.684.411,06 €
Σύνολο	9.298.443,56 €

Πίνακας 11 Εκτίμηση ετήσιων λειτουργικών δαπανών και δόσης δανείου πλοίου και εταιρίας

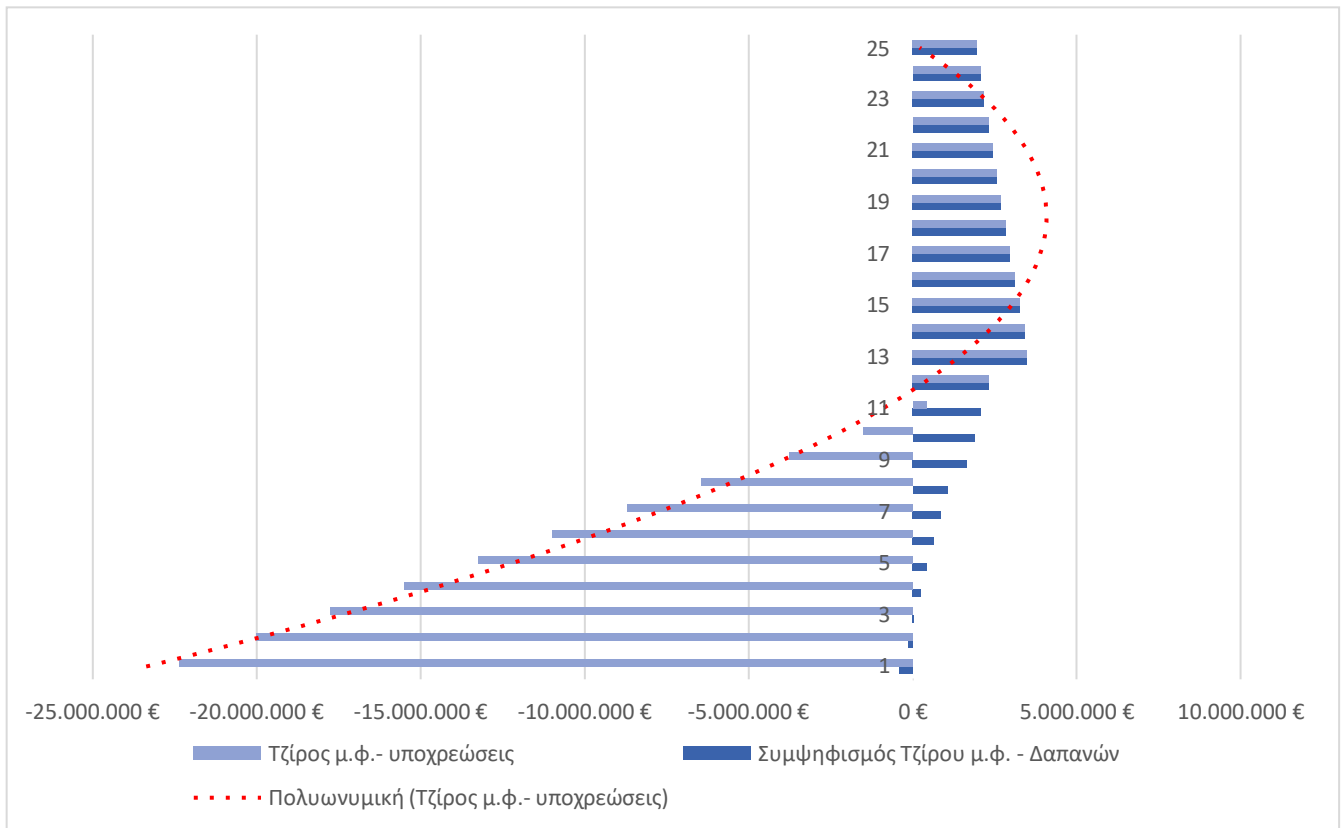
Προκύπτουν λοιπόν εκτιμώμενες συνολικές ετήσιες δαπάνες τόσο της εταιρίας όσο και του πλοίου, της τάξεως των 9.300.000 εκατ. €. Συνυπολογίζεται στις δαπάνες φόρος 22% Οι εισπράξεις από την πώληση εισιτηρίων όπως τις εκτιμήσαμε παραπάνω, τουλάχιστον για το πρώτο έτος, εκτιμώνται να είναι περίπου 12.000.0000 εκατ. €. Στις εισπράξεις του πλοίου συγκαταλέγονται και οι καταναλώσεις - αγορές επί του πλοίου οι οποίες εκτιμώνται μεσοσταθμικά στα 3.00 € ανά επιβάτη. Στον παρακάτω Πίνακα 12 υπολογίζεται η πρόβλεψη εξέλιξης της επιβατηγής και οχηματαγωγής κίνησης για τα υποθετικά 25 έτη ζωής του πλοίου. Έχουμε υποθέσει μια αύξηση της κίνησης 2% λόγω ωρίμανσης ανά έτος έως και το 12^ο έτος όπου λαμβάνει χώρα και η αποπληρωμή του δανείου. Από το 12^ο έτος και έπειτα υποθέτουμε



ότι η κίνηση θα ξεκινήσει να μειώνεται κατά 2% αντίστοιχα, καθώς το επιβατηγό κοινό αφενός θα έχει υιοθετήσει στην προτίμησή του το πλοίο, αφετέρου όμως το πλοίο θα είναι ήδη 35 ετών και θα υπάρχουν σιγά σιγά απαιτήσεις αντικατάστασής του λόγω παλαιότητας. Εκτιμάται ότι αρκετοί δυνητικοί επιβάτες θα στραφούν στη λύση των γειτονικών λιμανιών όπως γίνεται μέχρι τώρα.

Έτος	Αρ. Επιβατών /ταξίδι	Αρ. Επιβατών οικ. Θέσης /ταξίδι	Αρ. Επιβατών με κλίνη / ταξίδι	Αρ. Δίκυκλων/ταξίδι	Αρ. ΙΧ ανά ταξίδι	Αρ. Φορτηγών/ταξίδι
1	430	129	185	21	146	13
2	442	133	190	22	150	13
3	451	135	194	23	153	14
4	460	138	198	23	157	14
5	470	141	202	23	160	14
6	479	144	206	24	163	14
7	489	147	210	24	166	15
8	498	149	214	25	169	15
9	508	152	219	25	173	15
10	518	156	223	26	176	16
11	529	159	227	26	180	16
12	539	162	232	27	183	16
13	510	153	219	26	173	16
14	500	150	215	25	170	17
15	490	147	211	24	167	17
16	480	144	206	24	163	17
17	470	141	202	24	160	18
18	461	138	198	23	157	18
19	452	136	194	23	154	19
20	443	133	190	22	151	19
21	434	130	187	22	148	19
22	425	128	183	21	145	20
23	417	125	179	21	142	20
24	408	123	176	20	139	20
25	400	120	172	20	136	21

Πίνακας 12 Πρόβλεψη 25ετίας επιβατηγής κίνησης



Διάγραμμα 12 Εκτίμηση δαπανών-υποχρεώσεων και εισροών μεταχειρισμένου πλοίου

Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζεται, για τα συνολικά υπολειπόμενα 25 έτη της οικονομικής και εμπορικής ζωής του πλοίου στην γραμμή, η αναμενόμενη εισροή χρημάτων. Ενδεικτικά υπολογίζεται ότι η απόσβεση των ιδίων κεφαλαίων, γίνεται με ετήσιο ρυθμό 10%, έτσι από το 10^ο έτος και έπειτα η «υποχρέωση» αυτή απαλείφεται, ενώ έως το 12^ο έτος στους υπολογισμούς έχει συμπεριληφθεί και η καταβολή της δόσης του δανείου, μετά του επιτοκίου του, καθώς τόσο έχει οριστεί η περίοδος αποπληρωμής στο αρχικό σενάριο. Να σημειωθεί ότι η επένδυση σύμφωνα με την μελέτη έως τώρα, γίνεται βιώσιμη, με ένα πολύ συντηρητικό σενάριο. Οι ετήσιες χρηματικές εισροές μετά και την εξόφληση του δανείου, ήτοι το 12^ο έτος, αφαιρώντας και τις ετήσιες δαπάνες ανέρχονται περί τα περίπου 3.000.000 εκατ. €. Ενώ από το 15^ο έτος λειτουργίας του πλοίου και έπειτα, παρατηρείται μία σταδιακή φθίνουσα πορεία του εν λόγω ποσού καθώς στο σενάριο που ακολουθούμε έχει υπολογισθεί μείωση του επιβατηγού κοινού με ετήσιο ρυθμό 2%. Να υπενθυμίσουμε σε αυτό το σημείο και πάλι, ότι επειδή δεν γνωρίζουμε το σχήμα της εταιρίας δεν έχουν υπολογιστεί τυχόν μερίσματα μετόχων ή αμοιβές του Διοικητικού Συμβουλίου και όλες οι συναλλαγές, λαμβάνουν χώρα τοις μετρητοίς, ενώ όσον αφορά τις δαπάνες, ο τζίρος υπολογίζεται μετά φόρου 22%.



7.4 ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ RO-PAX

Για το σενάριο δρομολόγησης νεότευκτου επιβατηγού πλοίου θα λάβουμε υπόψιν ότι το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Κίνας με τις προδιαγραφές που έχουμε αναφέρει παραπάνω κυμαίνεται μεταξύ 60 και 80 εκατ. € σύμφωνα με την εταιρία Clarkson's. Στην περίπτωση μας θα υποθέσουμε την μέση τιμή δηλαδή 70.000.000 εκατ. €.

Προχωρώντας ομοίως με την αγορά μεταχειρισμένου, θα υποθέσουμε και εδώ ότι το 20% (14.000.000 €) θα προέρχεται από ίδια κεφάλαια και το 10% (7.000.000 €) από κρατικές επιδοτήσεις. Εκτιμάται ότι το υπολειπόμενο 70% (41.000.000 €) του ποσό θα προέρχεται από δάνειο, με σταθερό επιτόκιο 6% και το οποίο θα αποπληρωθεί σε 25 έτη. Το συνολικό δανεισμό συνυπολογίζοντας και τους τόκους θα είναι περίπου 98.484.185 €, με σταθερή ετήσια δόση της τάξεως των 3.939.367 εκατ. € όπως φαίνεται και στον Πίνακα 21 του Παραρτήματος Δ. Οι ετήσιες δαπάνες της εταιρίας συμπεριλαμβανομένης της δόσης του δανείου, μετά των τόκων και των φόρων της τάξεως του 22%, προβλέπονται να είναι περί τα 11.553.000 εκατ. € ενώ οι χρηματικές εισροές δεν θα ξεπερνάνε τα 12.000.000 € Και σε αυτό το σενάριο επιλέχθηκε ο μέσος όρος που χρησιμοποιήσαμε στο πρώτο σενάριο δηλαδή 430 επιβάτες.

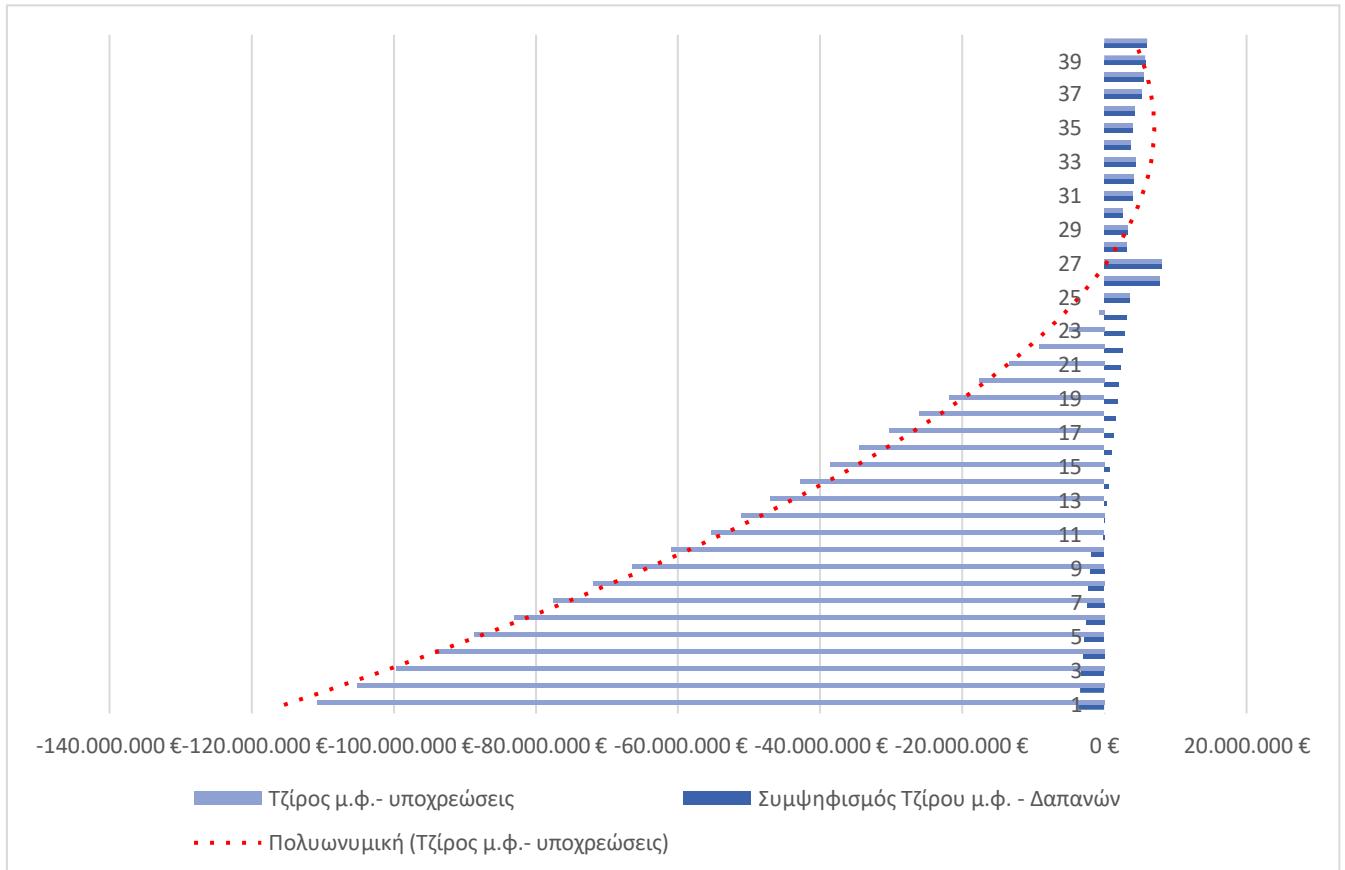
Λειτουργικές δαπάνες Πλοίου - Εταιρίας	
Μισθοδοσία Πληρώματος	1.686.979,70 €
Καύσιμα	4.719.052,80 €
Επισκευή ετήσια	250.000,00 €
Συντήρηση μηνιαία	100.000,00 €
Λιμενικά	180.000,00 €
Ασφάλιση	180.000,00 €
Προσωπικό Γραφείου	462.000,00 €
Δαπάνες Γραφείου	36.000,00 €
Σύνολο	7.614.032,50 €
Δόση δανείου ετήσια	3.939.367,00 €
Σύνολο	11.553.399,50 €

Πίνακας 13 Εκτίμηση ετήσιων λειτουργικών δαπανών και δόσης δανείου πλοίου και εταιρίας

Κατηγορία ταξιδιού	Τιμή Εισιτηρίου	Ποσότητα	Δρομολόγια/Ετος	Σύνολο
Επιβάτες οικον. Θέση	45,00 €	129	300	1.739.799,00 €
Επιβάτες αεροπ. Θέση	65,00 €	56	300	1.088.985,30 €
Επιβάτης με καμπίνα	80,00 €	228	300	5.464.257,60 €
Επιβάτης με LUX καμπίν	120,00 €	17	300	618.595,20 €
ΙΧ	84,00 €	57	300	1.428.954,91 €
Δίκυκλα	19,00 €	6	300	36.729,09 €
Φορτηγά	420,00 €	13	300	1.638.000,00 €
Σύνολο				12.015.321,10 €

Πίνακας 14 Εκτίμηση εισροών εταιρίας από πώληση εισιτηρίων

Το παρακάτω διάγραμμα μας δείχνει την εξέλιξη των χρηματικών εισροών και υποχρεώσεων της εταιρίας.



Διάγραμμα 13 Εκτίμηση δαπανών-υποχρεώσεων και εισροών καινούργιου πλοίου

Παρατηρείται σε αυτό το σενάριο, ότι η εταιρία παρουσιάζει εισροές, απαλλαγμένη δυνητικά από υποχρεώσεις δανεισμού, όχι νωρίτερα από το 25ο έτος του πλοίου στην γραμμή, ενώ για τα πρώτα έντεκα χρόνια ο συμψηφισμός του τζίρου μετά φόρου και των δαπανών της φέρει αρνητικό πρόσημο. Φαίνεται ότι το σενάριο απόκτησης καινούργιου πλοίου δεν καθιστά την γραμμή βιώσιμη. Ας μην ξεχνάμε ότι δεν έχουμε υπολογίσει την απονομή μερισμάτων σε τυχόν μετόχους της εταιρίας.



8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όσα παραθέσαμε και αναλύσαμε παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η επιλογή κατασκευής νέου πλοίου δεν κρίνεται συμφέρουσα. Μπορεί στα 25 έτη να ξεκινήσει να γίνεται βιώσιμη αλλά το σενάριο αυτό δεν είναι ρεαλιστικό, ούτε ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα καθώς κανένας δεν πρόκειται να επενδύσει σε ένα τέτοιο μακροπρόθεσμο εγχείρημα, τουλάχιστον όχι με ένα τόσο υψηλό αρχικό κεφάλαιο και με ένα αντιδιαμετρικά χαμηλό ετήσιο όφελος.

Αντιθέτως η αγορά μεταχειρισμένου RO/PAX πλοίου 15ετίας και εκμετάλλευσής του για 25 τουλάχιστον έτη ακόμα, κρίνεται συμφέρουσα. Η εταιρία θα γίνεται βιώσιμη από το 3^ο έτος λειτουργίας του πλοίου, το αρχικό ποσό των 3.800.000 αναμένεται να αποδοθεί το 10^ο έτος λειτουργίας του πλοίου και η αποπληρωμή της δανειακής έντοκης υποχρέωσης το 12^ο έτος λειτουργίας του πλοίου. Υπενθυμίζουμε ότι το σενάριο που εξετάστηκε ήταν εξαιρετικά συντηρητικό αλλά τα νούμερα συμφωνούν με την πραγματικότητα. Σκεπτόμενοι το ενδεχόμενο της επανεπένδυσης η εταιρία θα μπορέσει να αποκτήσει καινούργιο πλοίο. Αν στις χρηματικές εισροές προσθέσουμε και τα 8.500.000 εκατ. € όπου είναι η τωρινή τιμή πώλησης του πλοίου για scrap, σύμφωνα με το go-shipping.com, θα χρειαστεί να δανειστεί πολύ λιγότερα για την απόκτηση καινούργιου πλοίου. Και στις δυο περιπτώσεις η εταιρία θα μπορέσει να εξυπηρετήσει τις δανειακές της υποχρεώσεις λόγω εδραίωσης στον χώρο και ωρίμανσης. Η αποπληρωμή του δανείου έχει υπολογιστεί στα 12 έτη με σταθερό επιτόκιο 6% και ετήσια δόση 1.684.000 εκατ. €. Βέβαια το σενάριο επανεπένδυσης είναι εξαιρετικά μακροπρόθεσμο και δεν είναι ασφαλές να σταθούμε από τώρα σε αυτό αλλά να επανεξεταστεί μελλοντικά.

Επίσης παράγοντας που ενισχύει την βιωσιμότητα της γραμμής και δεν λήφθηκε υπόψιν για τον υπολογισμό των επιβατών είναι η τουριστική κίνηση. Βάσει της μελέτης του ΙΝΣΕΤΕ, η πληρότητα των καταλυμάτων του Ρεθύμνου για τα έτη 2013-2018 ανερχόταν σε 65% κατά μέσο όρο, ενώ σύμφωνα με δημοσίευμα από τα Ρεθεμνιώτικα Νέα τον Ιούνιο του 2022 η πληρότητα άγγιζε το 75% και τον Αύγουστο το 85%. Να σημειωθεί εδώ ότι το 20% σύμφωνα με την μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ αποτελεί τον εσωτερικό τουρισμό εκ των



οποίων το 4%, 116.000 δηλαδή επιβάτες, μετακινούνται ακτοπλοϊκώς. Αρκετά σημαντική παράμετρος είναι επίσης και ο αριθμός των φοιτητών που φιλοξενεί η πόλη του Ρεθύμνου και αγγίζει τους 10.000 και οι οποίοι αναμένεται να δώσουν ανάσα στην γραμμή, ειδικότερα τις περιόδους των εορτών και των καλοκαιρινών διακοπών. Επιπροσθέτως την περίοδο που διανύουμε δεν υπάρχει έντονη εποχικότητα στο Ρέθυμνο. Ο εναλλακτικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, τα πολιτιστικά δρώμενα και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα καθ' όλη την διάρκεια του έτους στην πόλη, την κάνουν ένα συνεχόμενο πόλο έλξης για τους επισκέπτες της μειώνοντας το χάσμα που υπάρχει μεταξύ της κίνησης της θερινής και της χειμερινής περιόδου.

Η εκτίμηση για την κίνηση των φορτηγών οχημάτων είναι και αυτή συντηρητική καθώς σύμφωνα με έρευνα πεδίου ο μέσος όρος των φορτηγών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται τόσο στο λιμάνι του Ηρακλείου όσο και στην Σούδα τα οποία προέρχονται από επιχειρήσεις του Ρεθύμνου είναι 20. Το Ρέθυμνο έχει αρκετές επιχειρήσεις οι οποίες είτε προωθούν τα προϊόντα τους εκτός Κρήτης, είτε λαμβάνουν πρώτες ύλες, είτε είναι μεταφορικές εταιρίες. Επειδή λοιπόν το Ρέθυμνο εξαρτάται τόσο από τις εξαγωγές όσο και από τις εισαγωγές, και επειδή το δρομολόγιο από Ρέθυμνο προς του λιμένες Σούδας και Ηρακλείου ενέχει και περαιτέρω κατανάλωση καυσίμου για το ίδιο το φορτηγό όχημα, ενισχύεται το σενάριο ότι θα προτιμηθεί από πολλές εταιρίες το δρομολόγιο από το λιμάνι του Ρεθύμνου, ειδικότερα δε, αν ενταχθεί και στο μεταφορικό ισοδύναμο το οποίο εξισώνει το κόστος μεταφοράς με μέσα μαζικής μεταφοράς από και προς τα νησιά, με αυτό που θα ίσχυε κανονικά αν η μεταφορά γινόταν δια μέσου ξηράς, μέτρο το οποίο θα ευνοήσει όχι μόνο τους επαγγελματίες αλλά και τους κατοίκους της πόλης.

Σε όλα τα έσοδα έχει υπολογιστεί φόρος της τάξεως του 23% και ο ετήσιος ρυθμός αύξησης του επιβατηγού κοινού έχει οριστεί ως 2% μέχρι το 13^ο έτος ενώ από κει και έπειτα θεωρούμε ότι θα ξεκινήσει να φθίνει με ετήσιο ρυθμό επίσης 2% λόγω παλαιότητας. Παρ' όλα αυτά η γραμμή εξακολουθεί να παρουσιάζει κερδοφορία. Αστάθμητος και απρόβλεπτος παράγοντας είναι η τιμή των καυσίμων. Σχετικά πρόσφατο παράδειγμα στο οποίο η τιμή του πετρελαίου έφτασε ως και τα 800 € ανά τόνο, συμπαρέσυρε και τις τιμές των εισιτηρίων οι οποίες ανέβηκαν έως και 8 € ανά εισιτήριο. Δυστυχώς δεν μπορεί να γίνει πρόβλεψη για το πως μπορεί να διακυμανθεί η τιμή του αλλά είναι βαρυσήμαντος παράγοντας. Ενδεικτικά να αναφέρουμε πως η άνοδος του πετρελαίου από 418 € ανά τόνο σε 500 € ανά τόνο, θα μας οδηγήσει σε κερδοφορία μετά το 12^ο έτος.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ALL OVER GREECE, 2023. <https://www.allovergreece.com>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.allovergreece.com/Port-Distances/el>

[Πρόσβαση 12 01 2023].

APOLLO DUCK, 2023. <https://www.apolloduck.com>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.apolloduck.com/boat/commercial-vessels-ferry-ropax-ferries-for-sale/572291/5413453>

[Πρόσβαση 22 01 2023].

APOLLO DUCK, χ.χ. <https://www.apolloduck.eu>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.apolloduck.eu/boat/commercial-vessels-ferry-ropax-ferries/465214>

[Πρόσβαση 21 12 2022].

dikaiologitika, 2018. *Αυξάνεται ο βασικός μισθός των ναυτικών - Οι πίνακες με τους μισθούς ανα βαθμό*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/ergasiaka/233384/afksanetai-o-vasikos-misthos-ton-naftikon-o-pinakes-me-tous-misthoys-ana-vathmo>

[Πρόσβαση 2 12 2022].

GREEK SHIPPING MIRACLE, 2021. <https://greekshippingmiracle.org/>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://greekshippingmiracle.org/special-sections/greek-pessenger/>

[Πρόσβαση 27 11 2022].

Η EFIMERIDA, 2015. <https://agorapress.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at:

<https://agorapress.gr/%CE%BA%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B5%CF%80%CE%BF/>

[Πρόσβαση 3 12 2022].

INSETE Intelligence, 2021. *Ετήσια έκθεση αναγωνιστικότητας και διαθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του τουρισμού*. ΑΘΗΝΑ:

MARITIMES.GR, 2022. <https://maritimes.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://maritimes.gr/el/nautilia/aktoploia/47101-aegean-speed-lines-exagorase-ploio-poytha-exyphretei-th-grammh-peiraia-d-kyklades>

[Πρόσβαση 12 01 2023].



- MINOAN LINES, 2015. <https://www.minoan.gr>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.minoan.gr/en/fleet/hsf-knossos-palace>
[Πρόσβαση 16 12 2022].
- OPEN STREET MAP, 2022. <https://www.openstreetmap.org>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.openstreetmap.org/#map=9/35.4182/25.1944&layers=O>
[Πρόσβαση 5 12 2022].
- SHIP & BUNKER, 2023. <https://shipandbunker.com/>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://shipandbunker.com/>
[Πρόσβαση 25 01 2023].
- SHIPFRIENDS, 2020. <https://www.shipfriends.gr>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.shipfriends.gr/forum/gallery/image/83197-preveli/>
[Πρόσβαση 08 11 2022].
- STOPFORD M., 2018. *Ναυτιλιακή οικονομική*. 2018 επιμ. ΑΘΗΝΑ: ΠΑΠΑΖΗΣΗΣ.
TECHPRESS.GR, 2016. <https://www.techpress.gr>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.techpress.gr/index.php/archives/91010>
[Πρόσβαση 29 12 2022].
- WIKIPEDIA, 2018. <https://en.wikipedia.org>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/MSC_Meraviglia
[Πρόσβαση 12 12 2022].
- WIKIPEDIA, 2021. <https://en.wikipedia.org>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Queen_Mary_2
[Πρόσβαση 11 12 2022].
- XRTC Business Consultants Ltd, 2022. *Μελέτη Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022: Σε νέο Κύκλο Ανάπτυξης και Ευκαιριών*. ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
- ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022. <https://www.ypologismos.gr/>. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.ypologismos.gr/pinakas-doseon-programma-apopliromis-daneiou-excel/>
[Πρόσβαση 26 01 2023].
- ΑΘΑΝΑΣΑΚΗ Α., 2004. *Η λειτουργικά αποτελεσματικότητα της συγχώνευσης των εταιριών ANEK ΑΕ και ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ ΑΕ*. Διπλωματική εργασία. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.
- ΑΡΣΕΝΟΣ Δ., 2014. *Μελέτη Σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίου τύπου Ro-Ro/Ro-Pax στην ακτοπλοϊκή γραμμή Αλεξανδρούπολης-Σαμοθράκης*. Διπλωματική εργασία. ΑΘΗΝΑ: Ε.Μ.Π..
- ΒΑΓΙΩΝΑΚΗΣ ΣΤ., 2017. *Στρατηγικές για την τουριστική ανάπτυξη στο Ρέθυμνο*. Διπλωματική εργασία. ΧΙΟΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ.
- ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π., 2018. *Ναυτιλιακή οικονομία*. 2011 επιμ. ΑΘΗΝΑ: ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ.



ΓΑΒΡΑΣ ΣΤ., 2008. *Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης. Διπλωματική εργασία.* ΑΘΗΝΑ: Ε.Μ.Π..

ΓΚΡΙΝΤΖΑΛΗ Κ., 2014. *Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της νήσου Τήνου. Διπλωματική εργασία.* ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΔΕΛΗΜΠΑΣΗ Ι., 2013. *Ανάλυση και διαχρονική εξέλιξη του τουρισμού στην Κρήτη. Προβλέψεις αφίξεων αλλοδαπών τουριστών. Διπλωματική εργασία.* ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ, 2020. *Γενικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης (Master plan) λιμένος Ρεθύμνου.* ΑΘΗΝΑ: ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΕ-ΑΔΚ ΑΕ.

ΔΗΜΟΥΛΗ Γ., 2022. *Στρατηγική στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Μελέτη περίπτωσης: ANEK Lines Διπλωματική Εργασία.* ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ, 2020.

Επιχειρησιακό πρόγραμμα Περιφέρειας Κρήτης 2020-2023-Στρατηγικός σχεδιασμός. σ.1.:

ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022. *Αποτελέσματα απογραφής 2021.* ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΕΛΣΤΑΤ.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ, 2020. <https://ellinikiaktoploia.net>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://ellinikiaktoploia.net/olympus/>

[Πρόσβαση 19 11 2021].

ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ, 2018. *Διαδρομές στο φως του Απόλλωνα με προορισμό την Ελλάδα..* ΠΕΙΡΑΙΑΣ:

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2022. <https://www.kathimerini.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.kathimerini.gr/economy/562052185/stin-teliki-eytheia-i-aporrofisi-tis-ane-k-aro-attika-symmetochon/>

[Πρόσβαση 28 12 2022].

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 2021. <https://www.naftemporiki.gr/>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.naftemporiki.gr/maritime/42604/epivatigos-naftilia-meleti-oi-epiptoseis-tis-randimias-oi-prooptikes-anakampsis/>

[Πρόσβαση 12 1 2023].

ΘΕΟΤΟΚΑΣ Ι., 2019. *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.* 2019 επιμ. ΑΘΗΝΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.

Ι., Σ., 2004. *Ανάλυση προσφοράς και ζήτησης στην ακτοπλοϊκή γραμμή Χανιά Πειραιάς. Διπλωματική εργασία.* ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΙΟΒΕ, 2021. *Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020. Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές.* ΑΘΗΝΑ: ΙΟΒΕ.

ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ Β., 2015. <https://agorapress.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at:



<https://agorapress.gr/%CE%BA%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B5%CF%80%CE%BF/>

[Πρόσβαση 16 11 2022].

ΛΑΖΑΡΟΥ Δ., 2007. Προοπτικές ανάπτυξης του αστικού τουρισμού στο Ρέθυμνο. Πτυχιακή εργασία. ΡΕΘΥΜΝΟ: ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ.

ΛΑΜΠΡΟΥ Δ., 2013. Κλαδική μελέτη της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Διπλωματική εργασία. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΜΑΝΩΛΑΤΟΣ Α., 2008. Μελέτη ακτοπλοϊκής σύνδεσης νήσου Σαλαμίνας. Διπλωματική εργασία. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΑΡΤ., 2017. Προοπτικές και προβλήματα του αγροτικού τομέα: Αντιλήψεις αγροτικού πληθυσμού της Κρήτης. Διπλωματική εργασία. ΑΘΗΝΑ: Ε.Μ.Π..

ΜΑΡΚΟΥ ΠΑΝ., 2014. Στρατηγικό management. Περίπτωση Ελληνικής εταιρίας στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Διπλωματική εργασία. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΜΟΣΧΟΒΑΚΗ Π., 2009. Επιπτώσεις στην Ελληνική ακτοπλοΐα από την άρση του cabotage. Διπλωματική εργασία. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, 2021. <https://nee.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://nee.gr/%ce%b5%ce%bb%ce%bb%ce%b7%ce%bd%ce%b9%ce%ba%ce%ae-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%bb%ce%af%ce%b1/>

[Πρόσβαση 29 10 2022].

ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 2017. <https://nautilia.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://nautilia.gr/istoria/istorika-plia/arkadi-karavi-rethymnou/>

[Πρόσβαση 9 12 2022].

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, 2021. <https://www.economia.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.economia.gr/kriti/>

[Πρόσβαση 11 12 2022].

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘ., ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ., ΠΗΓΟΥΝΑΚΗΣ Κ., 2009. Μελέτη βιωσιμότητας ακτοπλοϊκής γραμμής Ρεθύμνου-Πειραιά. ΡΕΘΥΜΝΟ:

ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Γ., 2017. Εφαρμογή τεχνικών βελτιστοποίησης στην δρομολόγηση πλοίων ακτοπλοΐας. Διπλωματική εργασία. ΒΟΛΟΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ.

ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α., 2020. Πολιτιστική πολιτική και τοπική ανάπτυξη: Η περίπτωση του Δήμου Ρεθύμνου Διπλωματική Εργασία. ΑΘΗΝΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ.



ΠΑΠΠΑΣ ΑΘ., ΑΝΑΞΑΓΟΡΟΥ ΠΑΝΤ., 2015. *Μελέτη σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίου στις δυτικές Κυκλάδες*. ΑΘΗΝΑ:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, 2020. *Επιχειρησιακό πρόγραμμα Περιφέρειας Κρήτης 2020-2023. Στρατηγικός Σχεδιασμός*. ΗΡΑΚΛΕΙΟ:

ΠΕΤΡΑΚΑΚΗ Α., 2021. <https://www.rethemnosnews.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: https://www.rethemnosnews.gr/rethymno/661567_xekina-i-ekronisi-dyo-simantikon-meleton-gia-emporiko-limani-kai-kiouloympasi

[Πρόσβαση 29 11 2022].

ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ Ρ., 2018. *Προσδιορισμός της οικονομικής βάσης της Περιφέρειας Κρήτης Διπλωματική εργασία*. ΗΡΑΚΛΕΙΟ: ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ.

ΠΟΛΟΜΑΡΚΑΚΗ Ε., 2009. *Τα μοντέλα των επιδοτούμενων ακτοπλοϊκών γραμμών όπως αναπτύσσονται στις χώρες της Ευρώπης. Διπλωματική εργασία*. ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.

ΡΕΘΕΜΝΙΩΤΙΚΑ ΝΕΑ, 2022. <https://rethnea.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://rethnea.gr/pano-85-oi-plirotites-sta-xenodocheia-rethymnoy-ton/>

[Πρόσβαση 26 01 2023].

ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε., 2008. *Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές*. 2008 επιμ. ΑΘΗΝΑ: ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ.

ΣΚΟΥΜΠΙΑΚΗ Α., 2017. *Φορείς διαχείρισης λιμένων Κρήτης. Διπλωματική εργασία*. ΑΘΗΝΑ: Ε.Μ.Π..

ΤΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Ι., 200. *Το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής ακτοπλοΐας και η εναρμόνισή του με το Κοινοτικό πλαίσιο. Διπλωματική εργασία*. ΧΙΟΣ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ.

ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021. <https://www.hcg.gr>. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/aktoploikessygkoinwnies/>

[Πρόσβαση 17 12 2022].

ΥΝΑΝΠ-ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, 2021. <https://www.hcg.gr/el/gia-ton-polith/nomodesia/>. [Ηλεκτρονικό]

[Πρόσβαση 15 12 2022].

ΦΕΚ Β 5084/2018, 2018. *Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων*. ΑΘΗΝΑ: ΥΝΑΝΠ.

Παράρτημα Α: Στατιστικά στοιχεία

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ							
Ξενοδοχειακό δυναμικό 2021							
Περιφερειακή Ενότητα		5*	4*	3*	2*	1*	Σύνολο
Ηρακλείου	Μονάδες	52	145	116	126	77	516
	Δωμάτια	11.658	16.901	5.110	4.060	2.224	39.953
	Κλίνες	25.126	33.744	9.882	7.539	4.366	80.657
Λασιθίου	Μονάδες	32	39	41	68	28	208
	Δωμάτια	5.993	3.640	1.900	1.913	424	13.870
	Κλίνες	12.558	7.252	3.617	3.460	808	27.695
Ρεθύμνου	Μονάδες	23	78	120	99	18	338
	Δωμάτια	3.110	6.449	5.167	2.943	317	17.986
	Κλίνες	6.549	12.772	9.996	5.328	633	35.278
Χανίων	Μονάδες	43	82	138	269	50	582
	Δωμάτια	4.429	6.026	5.755	9.307	1.167	26.684
	Κλίνες	9.349	11.919	10.459	16.290	2.172	50.189
Σύνολο	Μονάδες	150	344	415	562	173	1.644
	Δωμάτια	25.190	33.016	17.932	18.223	4.132	98.493
	Κλίνες	53.582	65.687	33.954	32.617	7.979	193.819

Πίνακας 15 Ξενοδοχειακό δυναμικό Κρήτης Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)



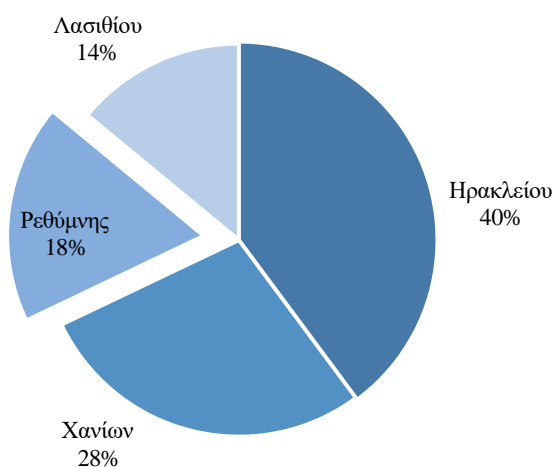
Διάγραμμα 14 Εξέλιξη ξενοδοχειακού δυναμικού Κρήτης 2011-2022. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ						
Ενοικιαζόμενα δωμάτια 2019						
Ενότητα		4Κ	3Κ	2Κ	1Κ	Σύνολο
Ηρακλείου	Μονάδες	66	346	363	111	886
	Δωμάτια	678	3.959	3.355	808	8.800
	Κλίνες	1.632	8.391	7.043	1.712	18.778
Χανίων	Μονάδες	32	497	606	167	1.302
	Δωμάτια	166	3.049	3.840	1.043	8.098
	Κλίνες	441	7.925	9.105	2.411	19.882
Ρεθύμνου	Μονάδες	17	210	314	111	652
	Δωμάτια	200	1.398	1.903	615	4.116
	Κλίνες	459	3.589	4.373	1.401	9.822
Λασιθίου	Μονάδες	22	118	224	134	498
	Δωμάτια	199	888	1.372	669	3.128
	Κλίνες	455	2.132	3.177	1.512	7.276
Σύνολο	Μονάδες	137	1.171	1.507	523	3.338
	Δωμάτια	1.243	9.294	10.470	3.135	24.142
	Κλίνες	2.987	22.037	23.698	7.036	55.758

Πίνακας 16 Ενοικιαζόμενα δωμάτια ανά Νομό Κρήτης 2019 Πηγή: (INSETTE Intelligence, 2021)

Ποσοστό συνολικών κλινών Κρήτης ανά περιφέρεια 2021



Διάγραμμα 15 Ποσοστό συνολικών κλινών Κρήτης ανά περιφέρεια 2021 Πηγή: (INSETTE Intelligence, 2021)



ΕΤΟΣ	Περιφερειακή Ενότητα	Λιμάνι	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΣΥΝΟΛΑ
			ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε/Γ - Ο/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε/Γ - Ο/Γ	ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ Ε/Γ - Ο/Γ
2021	Ηρακλείου	Ηράκλειο	474.788	468.565	943.353
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	23.408	22.894	46.302
	Λασιθίου	Σητείας	11.509	11.063	22.572
	Χανίων	Σούδα	269.808	267.910	537.718
	Σύνολο ΠΕ		779.513	770.432	1.549.945
2020	Ηρακλείου	Ηράκλειο	349.868	331.366	681.234
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	10.934	11.138	22.072
	Λασιθίου	Σητείας	4.921	4.808	9.729
	Χανίων	Σούδα	207.793	198.981	406.774
	Σύνολο ΠΕ		573.516	546.293	1.119.809
2019	Ηρακλείου	Ηράκλειο	879.272	854.104	1.733.376
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	36.804	37.648	74.452
	Λασιθίου	Σητείας	5.466	5.215	10.681
	Χανίων	Σούδα	423.079	393.830	816.909
	Σύνολο ΠΕ		1.344.621	1.290.797	2.635.418
2018	Ηρακλείου	Ηράκλειο	791.578	769.594	1.561.172
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	34.492	33.830	68.322
	Λασιθίου	Σητείας	5.127	5.923	11.050
	Χανίων	Σούδα	405.296	411.035	816.331
	Σύνολο ΠΕ		1.236.493	1.220.382	2.456.875
2017	Ηρακλείου	Ηράκλειο	783.093	766.678	1.549.771
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	31.035	30.629	61.664
	Λασιθίου	Σητείας	5.283	5.217	10.500
	Χανίων	Σούδα	383.469	373.552	757.021
	Σύνολο ΠΕ		1.202.880	1.176.076	2.378.956
2016	Ηρακλείου	Ηράκλειο	743.856	723.182	1.467.038
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	0	0	0
	Λασιθίου	Σητείας	4.440	4.393	8.833
	Χανίων	Σούδα	341.960	336.127	678.087
	Σύνολο ΠΕ		1.090.256	1.063.702	2.153.958
2015	Ηρακλείου	Ηράκλειο	706.120	695.573	1.401.693
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	229	160	389
	Λασιθίου	Σητείας	6.244	5.691	11.935
	Χανίων	Σούδα	321.848	294.121	615.969
	Σύνολο ΠΕ		1.034.441	995.545	2.029.986
2014	Ηρακλείου	Ηράκλειο	833.880	798.380	1.632.260
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	35.451	35.218	70.669
	Λασιθίου	Σητείας	4.779	4.492	9.271
	Χανίων	Σούδα	377.461	364.048	741.509
	Σύνολο ΠΕ		1.251.571	1.202.138	2.453.709
2013	Ηρακλείου	Ηράκλειο	698.193	696.518	1.394.711



	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	0	0	0
	Λασιθίου	Σητείας	5.091	5.700	10.791
	Χανίων	Σούδα	385.128	379.756	764.884
	Σύνολο ΠΕ		1.088.412	1.081.974	2.170.386

Πίνακας 17 Ακτοπλοϊκή επιβατηγή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)

(ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)

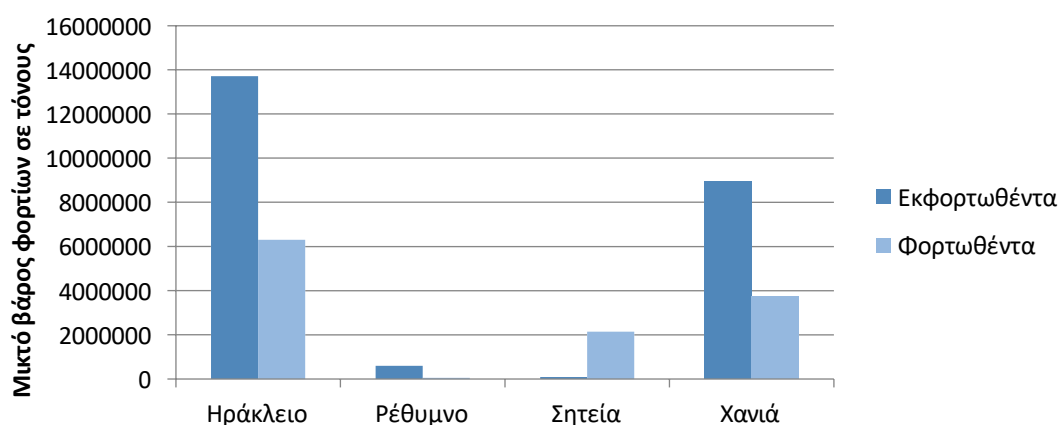
ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ 2007-2017					
ΕΤΟΣ	Περιφερειακή Ενότητα	Λιμάνι	ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ	ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ	ΣΥΝΟΛΑ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ
2017	Ηρακλείου	Ηράκλειο	166 496	155 936	322 432
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	64	45	109
	Λασιθίου	Σητείας	1 802	1 730	3 532
	Χανίων	Σούδα	103739	95718	199457
	Σύνολο		272 101	253 429	525 530
2016	Ηρακλείου	Ηράκλειο	162 566	157 626	320 192
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	0	0	0
	Λασιθίου	Σητείας	97 525	1 468	98 993
	Χανίων	Σούδα	261 576	252 284	513 860
	Σύνολο		521 667	411 378	933 045
2015	Ηρακλείου	Ηράκλειο	148 152	138 292	286 444
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	88	51	139
	Λασιθίου	Σητείας	2 067	2 173	4 240
	Χανίων	Σούδα	86 255	82 238	168 493
	Σύνολο		236 562	222 754	459 316
2014	Ηρακλείου	Ηράκλειο	163 193	151 326	314 519
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	60	54	114
	Λασιθίου	Σητείας	1 648	1 768	3 416
	Χανίων	Σούδα	87 441	82 923	170 364
	Σύνολο		252 342	236 071	488 413
2013	Ηρακλείου	Ηράκλειο	157 023	146 806	303 829
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	0	0	0
	Λασιθίου	Σητείας	1 701	1 743	3 444
	Χανίων	Σούδα	248 702	88 200	336 902
	Σύνολο		407 426	236 749	644 175
2012	Ηρακλείου	Ηράκλειο	149 459	143 824	293 283
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	3 546	3 930	7 476
	Λασιθίου	Σητείας	1 909	2 271	4 180
	Χανίων	Σούδα	90 180	89 352	179 532
	Σύνολο		245 094	239 377	484 471
2011	Ηρακλείου	Ηράκλειο	172 050	163 873	335 923
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	164	156	320
	Λασιθίου	Σητείας	1 894	2 664	4 558



	Χανίων	Σούδα	98 378	88 780	187 158
	Σύνολο		272 486	255 473	527 959
2010	Ηρακλείου	Ηράκλειο	179 513	166 519	346 032
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	1 417	1 035	2 452
	Λασιθίου	Σητείας	2 169	2 203	4 372
	Χανίων	Σούδα	105 356	107 183	212 539
	Σύνολο		288 455	276 940	565 395
2009	Ηρακλείου	Ηράκλειο	198 364	180 028	378 392
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	1 196	928	2 124
	Λασιθίου	Σητείας	1 960	1 865	3 825
	Χανίων	Σούδα	91 200	91 492	182 692
	Σύνολο		292 720	274 313	567 033
2008	Ηρακλείου	Ηράκλειο	152 731	143 385	296 116
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	11 442	9 288	20 730
	Λασιθίου	Σητείας	3 456	3 099	6 555
	Χανίων	Σούδα	107 085	94 831	201 916
	Σύνολο		274 714	250 603	525 317
2007	Ηρακλείου	Ηράκλειο	156 640	161 248	317 888
	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	22 988	22 453	45 441
	Λασιθίου	Σητείας	3 720	3 250	6 970
	Χανίων	Σούδα	76 307	76 015	152 322
	Σύνολο		259 655	262 966	522 621

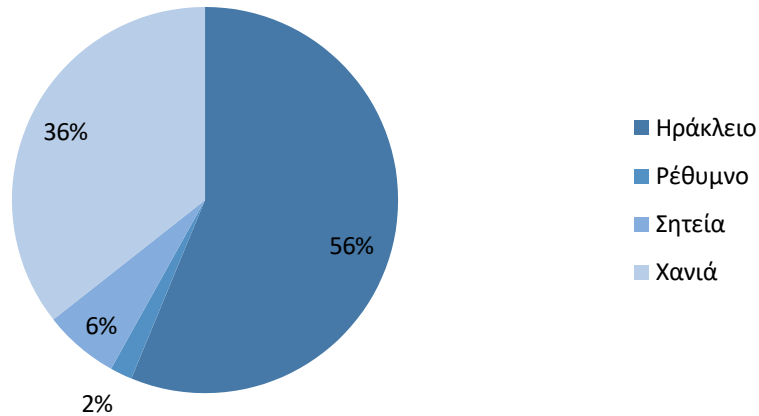
Πίνακας 18 Ακτοπλοϊκή οχηματαγωγή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης. Πηγή: (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022) (ΥΝΑΝΠ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, 2021)

Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων Κρήτης



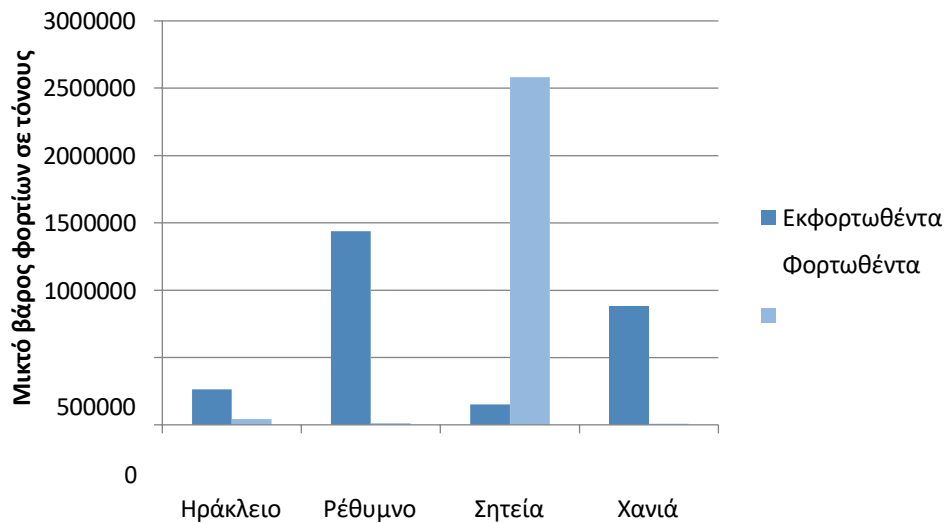
Διάγραμμα 16 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα από και προς ελληνικούς λιμένες στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021)

Ποσοστιαία Κατανομή Διακινηθέντων Εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων Κρήτης 2014-2021



Διάγραμμα 17 Ποσοστιαία Κατανομή Διακινηθέντων Εμπορευμάτων από και προς ελληνικούς λιμένες και λιμένες Κρήτης 2014-2021. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)

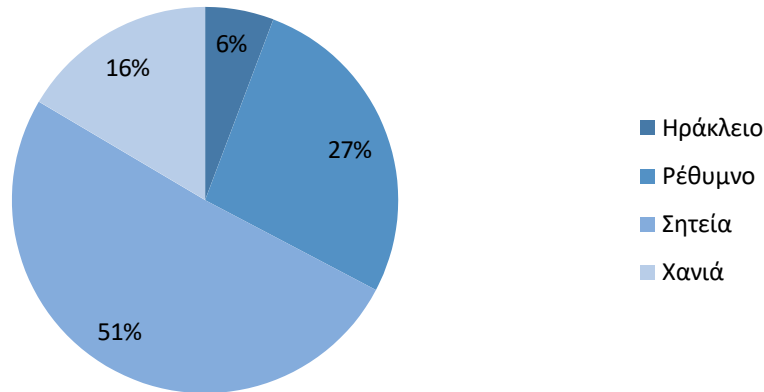
Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα από και προς λιμένες εξωτερικού στους λιμένες Κρήτης



Διάγραμμα 18 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα από και προς λιμένες εξωτερικού στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)



Ποσοστιαία κατανομή διακινηθέντων εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων εξωτερικού και λιμένων Κρήτης 2014-2021



Διάγραμμα 19 Ποσοστιαία κατανομή εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων από και προς λιμένες εξωτερικού στους λιμένες Κρήτης. Πηγή: (INSETE Intelligence, 2021) (ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2022)



Παράρτημα Β: Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίου 15ετίας



\$18,000,000 | USD

Status: Available

Location: Hamburg Germany

[View Map]

Reference: #1070250

Website: [Open website in new window](#)

Description

LOA 151,2 m

Beam 24,8 m

Draft 6,15 m

Total passenger capacity 1.128 with 902 berths

5 Decks

total 2.006 Lane meters

abt. 200 Cars

Built in year 2007

Class : China Classification Society

Flag : China

Gross Tonnage of 19.847 and Net Tonnage of 9.923

Ice classed 1B

Speed : 21,5 knots

Engines : 2 x MAN / MAN B&W Diesel AG - GEU 14V32/40, 13.440 kw, 750 rpm,

Propellers 1 x Port Side + 1 x

Starboard

Builder: HUANGHAI SHIPBUILDING CO LTD

Constructed: 2007

Guests: 1128



Berths: 902

Cabins: 125

Length over all: 151.2m

Engine(s)

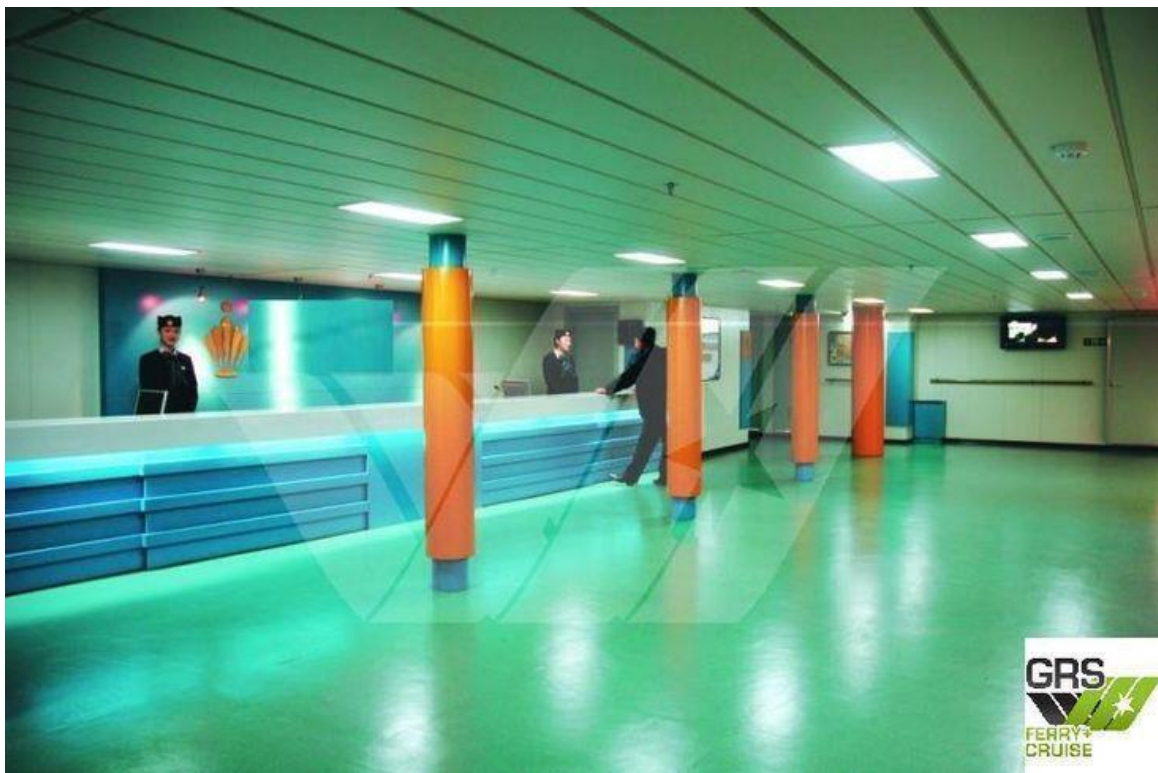
2 x 13.440 kw, 750 rpm, MAN / MAN B&W Diesel AG - GEU 14V32/40,

Propellers: 1 x Port Side + 1 x Starboard

Certification

REGISTERED Achilles Member:

- UVDB Registered
- CONNEXIO Accredited
- SELLIHCA Qualified



Εικόνα 13 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)



Εικόνα 14 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)



Εικόνα 15 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)



Εικόνα 16 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)



Εικόνα 17 Εσωτερικοί χώροι πλοίου προς πώληση Πηγή: (APOLLO DUCK, 2023)



Παράρτημα Γ: Ερωτηματολόγιο

Ακτοπλοϊκή σύνδεση Ρεθύμνου - Πειραιά. Μελέτη Σκοπιμότητας - Βιωσιμότητας

149

Απαντήσεις

02:54

Μέσος χρόνος συμπλήρωσης

Κλειστή

Κατάσταση

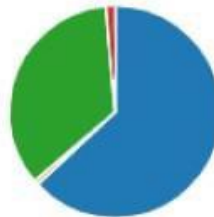
1. Είστε μόνιμος/η κάτοικος Νομού Ρεθύμνου;

Ναι	101
Όχι	48



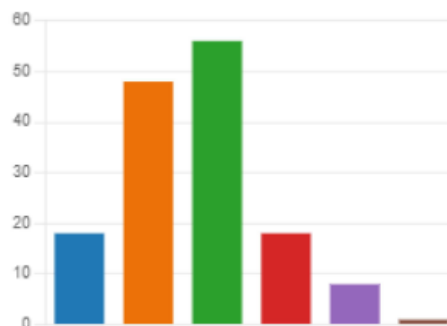
2. Ποιά είναι η οικογενειακή σας κατάσταση;

Παντρεμένος/η	94
Διαζευγμένος/η	1
Ανύπαντρος/η	52
Άλλο	2



3. Ποιό είναι το ηλικιακό σας εύρος;

18-26	18
27-35	48
36-45	56
46-55	18
56-65	8
>65	1





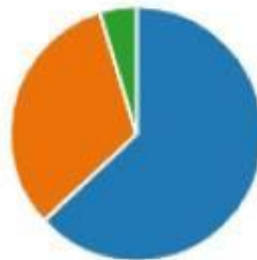
4. Πόσο συχνά ταξιδεύετε με πλοίο που έχει προορισμό τον Πειραιά;

1 φορά τον μήνα	8
1 φορά το τρίμηνο	23
1 φορά το εξάμηνο	37
1 φορά το χρόνο	60
Άλλο	21



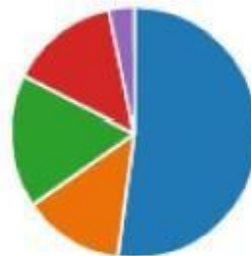
5. Από πιο λιμάνι επιλέγετε να ταξιδέψετε κάθε φορά;

Σούδα	94
Ηράκλειο	48
Άλλο	7



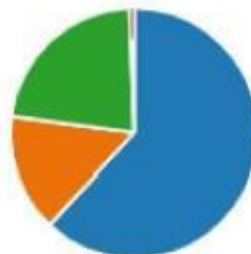
6. Ποιός είναι ο λόγος που προτιμάτε το λιμάνι αυτό; (Μέχρι 2 επιλογές)

Το λιμάνι είναι πιο κοντά στο Ρ...	95
Τα πλοία που εξυπηρετούν το λ...	24
Τα πλοία που εξυπηρετούν το λ...	31
Τα πλοία που εξυπηρετούν το λ...	26
Άλλο	6



7. Πως πηγαίνετε στο λιμάνι; (Μέχρι 2 επιλογές)

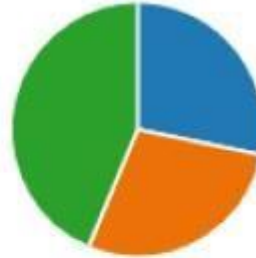
Με δικό μου όχημα	111
Με συγγενικό-φίλικό πρόσωπο	27
Με ΚΤΕΛ	40
Με ΤΑΞΙ	1





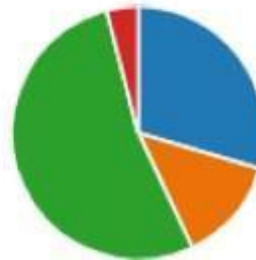
8. Ταξιδεύετε μόνος/η;

Ναι	42
Με σύντροφο	42
Με οικογένεια	65



9. Σε ποιά κατηγορία ταξιδεύετε συνήθως;

Κατάστρωμα	44
Αεροπορική θέση	20
Κλίνη σε καμπίνα	79
LUX καμπίνα	6



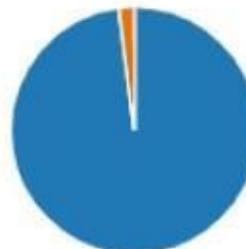
10. Ταξιδεύετε με όχημα συνήθως;

Όχι	76
Με δίκυκλο	7
Με ΙΧ αυτοκίνητο	66



11. Αν υπήρχε πλοίο στο Ρέθυμνο με προορισμό τον Πειραιά θα το προτιμούσατε;

Ναι	146
Όχι	3





12. Θα θέλατε το δρομολόγιο να έχει ενδιάμεσους προορισμούς;

Όχι	123
Ναι	26



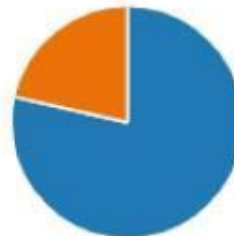
13. Αν το εισιτήριο ήταν 10 ευρώ πιο ακριβό από τα υπάρχοντα πλοία (Χανίων-Ηρακλείου) θα το προτιμούσατε;

Ναι	135
Όχι	14



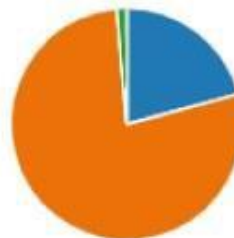
14. Αν το δρομολόγιο διαρκούσε 1 ή 2 ώρες παραπάνω σε σχέση με τα υπάρχοντα δρομολόγια (Χανίων-Ηρακλείου) θα το προτιμούσατε;

Ναι	117
Όχι	32



15. Αν μπει πλοίο στην γραμμή του Ρεθύμνου, θα περιμένατε να είναι αντίστοιχης πολυτέλειας και ποιότητας σε σχέση με τα υπάρχοντα (Χανίων-Ηρακλείου);

Όχι	31
Ναι	116
Άλλο	2





16. Λοιπά σχόλια που θα θέλατε να ακουστούν

26

Απαντήσεις

Πιο πρόσφατες απαντήσεις

- Δημιουργία καλύτερου λιμένα με τις κατάλληλες υποδομές να εξυπηρετεί πλοίο
- Έστω και ένα πλοίο μέρα παρά μέρα θα ήταν πάρα πολύ καλό
- Θεωρώ ότι θα βοηθήσει πολύ αυτή η ακτοπλοϊκή σύνδεση, καθώς η Κρήτη είναι ένα νησί με πολύ μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον και έτσι θα γίνεται πιο εύκολα επισκέψιμος ο νόμος Ρεθύμνης
- Εκτιμώ ότι η γραμμή αυτή για να είναι βιώσιμη θα πρέπει να διέπεται από εποχικότητα δηλαδή να λειτουργεί θερινούς μήνες το νησί ιδίως το χειμώνα υπερκαλύπτεται με τα υπάρχοντα δρομολόγια για το δε καλοκαίρι με τουλάχιστον 2 αναχωρήσεις την ημέρα ανά προορισμό και πάλι καλύπτει τις ανάγκες επίσης το πλοίο που θα προσεγγίζει Ρέθυμνο πέραν του αναβαθμισμένου ξενοδοχειακού τομέα θα πρέπει να προσφέρει ταχύτητα επιπλέον θα πρέπει να εξεταστεί πάλι για θερινή περίοδο η σκοπιμότητα συνδυασμού ταχύτητας και προσέγγισης σε λιμένες Κυκλάδων για κάλυψη δεδομένου ενδιαφέροντος ιδίως αλλοδαπών τουριστών για άμεση μετάβαση από το εάν νησί στο άλλο
- Θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό να υπάρχει πλοίο που να εξυπηρετεί το Ρέθυμνο
Η διαφορά στην τιμή δεν είναι σημαντική αν σκεφτείς τα λεφτά που δίνεις σε ΚΤΕΛ ή βενζίνη και τη μεγάλη ταλαιπωρία που γλιτώνεις Επίσης θεωρώ ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να μην έχουμε πλοίο αφού το Ρέθυμνο είναι ένας τόσο συνηθισμένος προορισμός για ταξίδι ή τουρισμό και έχει πολλούς κατοίκους που θα τους εξυπηρετούσε ένα πλοίο
- Το Ρέθυμνο έχει ανάγκη να έχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά! Είναι το κεντρικό σημείο στην Κρήτη και εξυπηρετεί και επαγγελματίες αλλά έχει και πολλούς φοιτητές, φαντάρους και ντόπιους. Ντροπή τόσα χρόνια να μας στερούν καράβι! Εμείς που κάποτε είχαμε δυο πλοία και καθημερινά δρομολόγια προς Πειραιά!
- Να μην είναι πόλι ακριβό
- Να έχει εκπτωτικά εισιτήρια
- Θα βόλευε πλοίο έστω μέρα παρά μέρα
- Απαράδεκτο που δεν υπάρχει γραμμή Ρέθυμνο - Πειραιάς... με τόσο πληθυσμό που έχει το νησί και με τόσους φοιτητές...



- Καλό καράβι .με τόσο τουρισμό που έχει κ Normal τιμές. Με εταιρεία υγιής κ σωστές παροχές
- Να μπει δρομολόγιο Ρέθυμνο Πειραιά το συντομότερο δυνατό
- Παντερμο Ρέθυμνο!!!!Μακάρι να βάλουν καράβι απευθείας έστω και τρεις φορές την εβδομάδα....το έτος 2022 να τρέχουμε Χανιά Ηράκλειο....έλεος ...
- Θέλουμε και έχουμε ανάγκη ένα πλοίο στο Ρέθυμνο έστω και μέρα πάρα μέρα
- Το βασικότερο για μένα το καράβι να είναι σε καλή κατάσταση και να μην κινδυνεύουν ζωές. Το μεγαλύτερο μέρος είναι σαπιοκάραβα....
- Το δρομολόγιο Ρέθυμνο -Πειραιάς και αντίστροφα είναι απαραίτητο για την πόλη του Ρεθύμνου και θα εξυπηρετήσει πολύ κόσμο.
- Βάλτε πλοίο και στο Ρέθυμνο
- Σύντομα
- Είναι απαραίτητο να υπάρχει γραμμή Πειραιάς Ρέθυμνο, έστω και με ενδιάμεσο προορισμό τη Μήλο η τη Σαντορίνη. Μια πόλη που έχει Πανεπιστήμιο έχει ανάγκη απευθείας συγκοινωνίας.
- Πιστεύω ότι με την ύπαρξη γραμμής από Ρέθυμνο με ώρες όπως στους όμορους νομούς, θα ταξίδευα συχνότερα
- Βάλτε καράβι στο Ρέθυμνο
- Το Ρέθυμνο έχει ανάγκη την δρομολόγηση πλοίου με απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά. Πριν λίγα χρόνια η σύνδεση γινόταν από δυο πλοία
- Η ακτοπλοϊκή σύνδεση του Ρεθύμνου με τον Πειραιά θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της πόλης καθώς η μετακίνηση των πολιτών και των παραθεριστών θα γίνεται πιο εύκολα. Επίσης θα μειωθούν και τα κόστη μεταφοράς των προϊόντων καθώς το υπάρχον λιμάνι εξυπηρετεί πολύ περιορισμένα φορτία.

**Παράρτημα Δ: Πίνακες υπολογισμού σεναρίων**

Έτος	Αναμενόμενες εισπράξεις ανά ταξίδι	Ετήσιος τζίρος μεταφόρου 23%	Δαπάνες	Υποχρεώσεις	Συμφηφισμός Τζίρου μ.φ. - Δαπανών	Τζίρος μ.φ.- υποχρεώσεις
1	40.149 €	9.274.323 €	9.678.444 €	21.948.522 €	-404.120 €	-22.352.642 €
2	41.298 €	9.539.940 €	9.678.444 €	19.884.111 €	-138.503 €	-20.022.614 €
3	42.124 €	9.730.739 €	9.678.444 €	17.819.700 €	52.295 €	-17.767.404 €
4	42.967 €	9.925.354 €	9.678.444 €	15.755.288 €	246.910 €	-15.508.378 €
5	43.826 €	10.123.861 €	9.678.444 €	13.690.877 €	445.417 €	-13.245.460 €
6	44.703 €	10.326.338 €	9.678.444 €	11.626.466 €	647.895 €	-10.978.572 €
7	45.597 €	10.532.865 €	9.678.444 €	9.562.055 €	854.421 €	-8.707.634 €
8	46.509 €	10.743.522 €	9.678.444 €	7.497.644 €	1.065.079 €	-6.432.566 €
9	47.439 €	10.958.393 €	9.298.444 €	5.433.233 €	1.659.949 €	-3.773.284 €
10	48.388 €	11.177.560 €	9.298.444 €	3.368.822 €	1.879.117 €	-1.489.705 €
11	49.355 €	11.401.112 €	9.298.444 €	1.684.411 €	2.102.668 €	418.257 €
12	50.343 €	11.629.134 €	9.298.444 €	0 €	2.330.690 €	2.330.690 €
13	48.107 €	11.112.740 €	7.614.033 €	0 €	3.498.708 €	3.498.708 €
14	47.834 €	11.049.600 €	7.614.033 €	0 €	3.435.568 €	3.435.568 €
15	47.160 €	10.893.871 €	7.614.033 €	0 €	3.279.839 €	3.279.839 €
16	46.505 €	10.742.562 €	7.614.033 €	0 €	3.128.529 €	3.128.529 €
17	45.868 €	10.595.610 €	7.614.033 €	0 €	2.981.578 €	2.981.578 €
18	45.251 €	10.452.956 €	7.614.033 €	0 €	2.838.923 €	2.838.923 €
19	44.652 €	10.314.539 €	7.614.033 €	0 €	2.700.507 €	2.700.507 €
20	44.071 €	10.180.304 €	7.614.033 €	0 €	2.566.272 €	2.566.272 €
21	43.507 €	10.050.195 €	7.614.033 €	0 €	2.436.162 €	2.436.162 €
22	42.962 €	9.924.158 €	7.614.033 €	0 €	2.310.125 €	2.310.125 €
23	42.434 €	9.802.140 €	7.614.033 €	0 €	2.188.108 €	2.188.108 €
24	41.922 €	9.684.093 €	7.614.033 €	0 €	2.070.060 €	2.070.060 €
25	41.428 €	9.569.966 €	7.614.033 €	0 €	1.955.934 €	1.955.934 €

Πίνακας 19 υπολογισμός ετήσιων εισροών μεταχειρισμένου πλοίου



Έτος	Αναμενόμενα Έσοδα ανά ταξίδι	Ετήσιος τζίρος μετα φόρου 23%	Δαπάνες	Υποχρεώσεις	Συμψηφισμός Τζίρου μ.φ. - Δαπανών	Τζίρος μ.φ.- υποχρεώσεις
1	40.149 €	9.274.323 €	12.953.400 €	107.144.818 €	-3.679.076 €	-110.823.894 €
2	41.298 €	9.539.940 €	12.953.400 €	101.805.451 €	-3.413.459 €	-105.218.910 €
3	42.124 €	9.730.739 €	12.953.400 €	96.466.084 €	-3.222.660 €	-99.688.744 €
4	42.967 €	9.925.354 €	12.953.400 €	91.126.717 €	-3.028.046 €	-94.154.763 €
5	43.826 €	10.123.861 €	12.953.400 €	85.787.350 €	-2.829.539 €	-88.616.889 €
6	44.703 €	10.326.338 €	12.953.400 €	80.447.983 €	-2.627.061 €	-83.075.044 €
7	45.597 €	10.532.865 €	12.953.400 €	75.108.616 €	-2.420.535 €	-77.529.151 €
8	46.509 €	10.743.522 €	12.953.400 €	69.769.249 €	-2.209.877 €	-71.979.126 €
9	47.439 €	10.958.393 €	12.953.400 €	64.429.882 €	-1.995.007 €	-66.424.889 €
10	48.388 €	11.177.560 €	12.953.400 €	59.090.515 €	-1.775.839 €	-60.866.354 €
11	49.355 €	11.401.112 €	11.553.400 €	55.151.148 €	-152.288 €	-55.303.436 €
12	50.343 €	11.629.134 €	11.553.400 €	51.211.781 €	75.734 €	-51.136.047 €
13	51.349 €	11.861.717 €	11.553.400 €	47.272.414 €	308.317 €	-46.964.097 €
14	52.376 €	12.098.951 €	11.553.400 €	43.333.047 €	545.551 €	-42.787.496 €
15	53.424 €	12.340.930 €	11.553.400 €	39.393.680 €	787.530 €	-38.606.150 €
16	54.492 €	12.587.749 €	11.553.400 €	35.454.313 €	1.034.349 €	-34.419.964 €
17	55.582 €	12.839.504 €	11.553.400 €	31.514.946 €	1.286.104 €	-30.228.842 €
18	56.694 €	13.096.294 €	11.553.400 €	27.575.579 €	1.542.894 €	-26.032.685 €
19	57.828 €	13.358.219 €	11.553.400 €	23.636.212 €	1.804.820 €	-21.831.392 €
20	58.984 €	13.625.384 €	11.553.400 €	19.696.845 €	2.071.984 €	-17.624.861 €
21	60.164 €	13.897.892 €	11.553.400 €	15.757.478 €	2.344.492 €	-13.412.986 €
22	61.367 €	14.175.849 €	11.553.400 €	11.818.111 €	2.622.450 €	-9.195.661 €
23	62.595 €	14.459.366 €	11.553.400 €	7.878.744 €	2.905.967 €	-4.972.777 €
24	63.847 €	14.748.554 €	11.553.400 €	3.939.377 €	3.195.154 €	-744.223 €
25	65.123 €	15.043.525 €	11.553.400 €	0 €	3.490.125 €	3.490.125 €
26	66.426 €	15.344.395 €	7.614.033 €	0 €	7.730.363 €	7.730.363 €
27	67.754 €	15.651.283 €	7.614.033 €	0 €	8.037.251 €	8.037.251 €
28	46.384 €	10.714.669 €	7.614.033 €	0 €	3.100.637 €	3.100.637 €
29	47.297 €	10.925.605 €	7.614.033 €	0 €	3.311.573 €	3.311.573 €
30	44.338 €	10.242.046 €	7.614.033 €	0 €	2.628.014 €	2.628.014 €
31	50.265 €	11.611.223 €	7.614.033 €	0 €	3.997.190 €	3.997.190 €
32	50.544 €	11.675.568 €	7.614.033 €	0 €	4.061.536 €	4.061.536 €
33	51.714 €	11.946.013 €	7.614.033 €	0 €	4.331.980 €	4.331.980 €
34	49.255 €	11.377.994 €	7.614.033 €	0 €	3.763.961 €	3.763.961 €
35	50.240 €	11.605.553 €	7.614.033 €	0 €	3.991.521 €	3.991.521 €
36	51.245 €	11.837.665 €	7.614.033 €	0 €	4.223.632 €	4.223.632 €
37	55.550 €	12.832.116 €	7.614.033 €	0 €	5.218.083 €	5.218.083 €
38	56.661 €	13.088.758 €	7.614.033 €	0 €	5.474.726 €	5.474.726 €
39	57.795 €	13.350.533 €	7.614.033 €	0 €	5.736.501 €	5.736.501 €
40	58.950 €	13.617.544 €	7.614.033 €	0 €	6.003.511 €	6.003.511 €

Πίνακας 20 υπολογισμός ετήσιων εισροών καινούργιου πλοίου



A/A Δόσης	Ημερομηνία πληρωμής	ΤΧΡ Δόση	Τόκος Περιόδου	Σύνολο Τόκων	Κεφάλαιο Πληρωμή	Συνολικό Κεφάλαιο	Υπόλοιπο Κεφαλαίου
	01-Μαΐ-24	ΕΚΤΑΜΙΕΥΣΗ ΔΑΝΕΙΟΥ		01/05/24			13.300.000
1	1/5/2025	1.684.411	-874.310	-874.310	810.101	810.101	13.089.899
2	1/5/2026	1.684.411	-823.355	-1.697.665	861.056	1.671.157	12.228.843
3	1/5/2027	1.684.411	-769.194	-2.466.859	915.217	2.586.374	11.313.626
4	1/5/2028	1.684.411	-711.627	-3.178.486	972.784	3.559.158	10.340.842
5	1/5/2029	1.684.411	-650.439	-3.828.925	1.033.972	4.593.130	9.306.870
6	1/5/2030	1.684.411	-585.402	-4.414.327	1.099.009	5.692.139	8.207.861
7	1/5/2031	1.684.411	-516.274	-4.930.601	1.168.137	6.860.276	7.039.724
8	1/5/2032	1.684.411	-442.799	-5.373.400	1.241.612	8.101.888	5.798.112
9	1/5/2033	1.684.411	-364.701	-5.738.101	1.319.710	9.421.598	4.478.402
10	1/5/2034	1.684.411	-281.691	-6.019.793	1.402.720	10.824.318	3.075.682
11	1/5/2035	1.684.411	-193.460	-6.213.253	1.490.951	12.315.269	1.584.731
12	1/5/2036	1.684.411	-99.680	-6.312.933	1.584.731	13.900.000	0

Πίνακας 21 υπολογισμός δόσεων τοκοχρεολυτικού δανείου μεταχειρισμένου πλοίου (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022)



Α/Α Δόσης	Ημερομηνία πληρωμής	ΤΧΡ Δόση		Τόκος Περιόδου	Σύνολο Τόκων	Κεφάλαιο Πληρωμή	Συνολικό Κεφάλαιο	Υπόλοιπο Κεφαλαίου
		01-Μαϊ-24	ΕΚΤΑΜΙΕΥΣΗ ΔΑΝΕΙΟΥ					
1	1/5/2025	3.939.367	-3.082.100	-3.082.100	857.267	857.267	48.142.733	
2	1/5/2026	3.939.367	-3.028.178	-6.110.278	911.190	1.768.457	47.231.543	
3	1/5/2027	3.939.367	-2.970.864	-9.081.142	968.503	2.736.960	46.263.040	
4	1/5/2028	3.939.367	-2.909.945	-11.991.087	1.029.422	3.766.382	45.233.618	
5	1/5/2029	3.939.367	-2.845.195	-14.836.282	1.094.173	4.860.555	44.139.445	
6	1/5/2030	3.939.367	-2.776.371	-17.612.653	1.162.996	6.023.552	42.976.448	
7	1/5/2031	3.939.367	-2.703.219	-20.315.871	1.236.149	7.259.700	41.740.300	
8	1/5/2032	3.939.367	-2.625.465	-22.941.336	1.313.903	8.573.603	40.426.397	
9	1/5/2033	3.939.367	-2.542.820	-25.484.157	1.396.547	9.970.150	39.029.850	
10	1/5/2034	3.939.367	-2.454.978	-27.939.134	1.484.390	11.454.540	37.545.460	
11	1/5/2035	3.939.367	-2.361.609	-30.300.744	1.577.758	13.032.298	35.967.702	
12	1/5/2036	3.939.367	-2.262.368	-32.563.112	1.676.999	14.709.297	34.290.703	
13	1/5/2037	3.939.367	-2.156.885	-34.719.997	1.782.482	16.491.779	32.508.221	
14	1/5/2038	3.939.367	-2.044.767	-36.764.764	1.894.600	18.386.379	30.613.621	
15	1/5/2039	3.939.367	-1.925.597	-38.690.361	2.013.771	20.400.150	28.599.850	
16	1/5/2040	3.939.367	-1.798.931	-40.489.292	2.140.437	22.540.587	26.459.413	
17	1/5/2041	3.939.367	-1.664.297	-42.153.589	2.275.070	24.815.657	24.184.343	
18	1/5/2042	3.939.367	-1.521.195	-43.674.784	2.418.172	27.233.829	21.766.171	
19	1/5/2043	3.939.367	-1.369.092	-45.043.876	2.570.275	29.804.105	19.195.895	
20	1/5/2044	3.939.367	-1.207.422	-46.251.298	2.731.946	32.536.050	16.463.950	
21	1/5/2045	3.939.367	-1.035.582	-47.286.880	2.903.785	35.439.835	13.560.165	
22	1/5/2046	3.939.367	-852.934	-48.139.815	3.086.433	38.526.268	10.473.732	
23	1/5/2047	3.939.367	-658.798	-48.798.612	3.280.570	41.806.838	7.193.162	
24	1/5/2048	3.939.367	-452.450	-49.251.062	3.486.918	45.293.755	3.706.245	
25	1/5/2049	3.939.367	-233.123	-49.484.185	3.706.245	49.000.000	0	

Πίνακας 22 υπολογισμός δόσεων τοκοχρεολυτικού δανείου καινούργιου πλοίου
(ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.GR, 2022)