

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ



ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

**ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΑΡΣΗ ΤΟΥ SABOTAGE ΚΑΙ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ
ΓΡΑΜΜΩΝ**

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα για την απόκτηση Μεταπτυχιακού
Τίτλου Σπουδών

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΣ ΜΟΕΣ/0729

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δ. ΓΙΑΝΝΕΛΗΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2009
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Δ. Γιαννέλη για την καθοδήγησή του και την άψογη συνεργασία που είχαμε κατά την διάρκεια της εκπόνησής της.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Γραβάνη και τον κ. Γκώνια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και το τμήμα Άγονων Γραμμών του Υπουργείου Αιγαίου για τα πολύτιμα στοιχεία και την σημαντική βοήθεια που μου έδωσαν.

Τέλος ευχαριστώ την οικογένεια μου για την υποστήριξη αλλά και την κατανόηση που μου έδειξαν όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Περίληψη
2. Εισαγωγή
3. Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο
4. Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο πριν την άρση του Cabotage
5. Η πορεία των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων από την έκδοση του Κανονισμού 3577/92 μέχρι το 2001
 - 5.1 Οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Επιχειρήσεις αλλάζουν δομή
 - 5.2 Ανανέωση Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου
6. Τα σημαντικότερα σημεία του νομοθετικού πλαισίου 2932/01 και η εξέλιξή του μέχρι το 2006
 - 6.1 Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μετά την ψήφιση του 2932/01 (Άρση του Cabotage)
 - 6.2 Άγονες Γραμμές
 - 6.3 Το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο
 - 6.4 Η Απελευθέρωση του Κλάδου προκάλεσε Σημαντικές Αλλαγές
 - 6.4.1 Ανανέωση του Στόλου
 - 6.4.2 Αυξημένες Τιμές Ακτοπλοϊκών Ναύλων μέχρι το τέλος του 2008
 - 6.4.3 Αύξηση των Επιδοτήσεων για τις Γραμμές Χαμηλής Επιβατικής Κίνησης
7. Χαρακτηριστικά του Περιβάλλοντος της Ελληνικής Ακτοπλοΐας
 - 7.1 Swot Analysis
 - 7.2 Δομή του Κλάδου
 - 7.3 Εθνικό Λιμενικό Σύστημα
 - 7.3.1 Βελτίωση Ελληνικών Λιμένων
 - 7.3.2 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά
 - 7.3.3 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας
 - 7.3.4 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου
 - 7.4 Εξάρτηση Ναύλων από την Τιμή του Πετρελαίου
 - 7.5 Επιβατική Κίνηση στις Κυριότερες Ακτοπλοϊκές Γραμμές
 - 7.5.1 Προβλέψεις για την Μελλοντική Επιβατική Κίνηση της Ακτοπλοΐας

- 7.6 Οι τελευταίες εξελίξεις στις Μεγαλύτερες Ακτοπλοϊκές Εταιρείες
8. Υγιής Ανταγωνισμός ή Ύπαρξη Καρτέλ στην Ελληνική Ακτοπλοΐα?
 - 8.1 Σχετική Αγορά Υπηρεσιών
 - 8.2 Σχετική Γεωγραφική Αγορά Υπηρεσιών
 - 8.3 Καθαροί Ναύλοι Ακτοπλοϊκών Εταιρειών
9. Συμπεράσματα – Προτάσεις – Διαπιστώσεις
 - 9.1 Προτάσεις – Θέματα προς Επίλυση
10. Βιβλιογραφικές Αναφορές και Ηλεκτρονικές Πηγές
11. Παραρτήματα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- Διάγραμμα 1 – Ποσοστιαία Συμμετοχή Ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ
- Διάγραμμα 2 – Σύνθεση Επιβατικού Εισιτηρίου
- Διάγραμμα 3 – Μέση Σύνθεση Κόστους Εκμετάλλευσης Ακτοπλοϊκών Εταιρειών για το 2007
- Διάγραμμα 4 – Τιμές Πετρελαίου για τον Ιούνιο του 2009
- Διάγραμμα 5 – Οι Τιμές του Πετρελαίου την Περίοδο 1996-2009 σε \$
- Διάγραμμα 6 – Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης Ακτοπλοΐας

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

- Πίνακας 1 – Όρια Ηλικιακής Απομάκρυνσης Ακτοπλοϊκού Στόλου
- Πίνακας 2 – Οι 10 Μεγαλύτερες Επιδοτήσεις στο διάστημα 2003-2008
- Πίνακας 3 – Οι Τιμές του Πετρελαίου την Περίοδο 1996-2009 σε \$
- Πίνακας 4 – Διακινηθέντες Επιβάτες 2006-2007
- Πίνακας 5 – Μεταφερθέντα Οχήματα 2006-2007
- Πίνακας 6 – Διακινηθέντες Επιβάτες στο Γ' τρίμηνο των 2006-2007-2008
- Πίνακας 7 – Μεταφερθέντα Οχήματα στο Γ' τρίμηνο των 2006-2007-2008
- Πίνακας 8 – Προβλέψεις Ρυθμού Ανάπτυξης ΑΕΠ, Τουρισμού και Εμπορίου
- Πίνακας 9 – Καθαροί Ναύλοι Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων (Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009)
- Πίνακας 10 – Ναύλα Εταιρείας G Ιουνίου 2006 και Απριλίου 2009
- Πίνακας 11 - Σύγκριση Ναύλων 2 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Αίγινα
- Πίνακας 12 - Σύγκριση Ναύλων 4 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Θήρα
- Πίνακας 13 – Σύγκριση Ναύλων 4 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Μύκονος
- Πίνακας 14 – Σύγκριση Ναύλων 3 Εταιρειών στο δρομολόγιο Ραφήνα-Άνδρος
- Πίνακας 15 – Σύγκριση Ναύλων 2 Εταιρειών στο δρομολόγιο Ραφήνα-Τήνος

1.Περίληψη

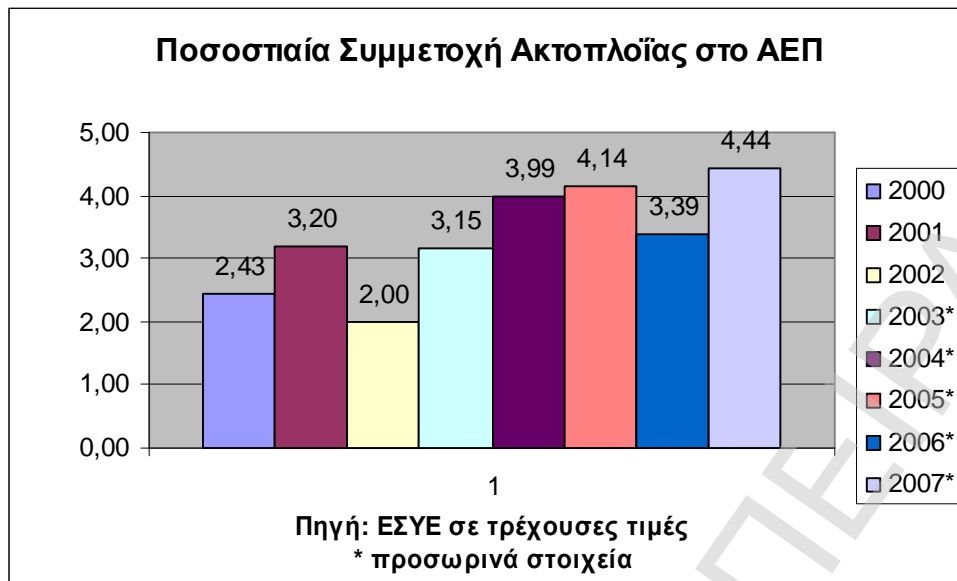
Στην παρούσα εργασία γίνεται προσπάθεια να καταγραφεί η πορεία της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς από την έκδοση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 (Άρση του προνομίου της Ακτοπλοΐας), την έκδοση του ελληνικού Ν.2932/01 και οι επιπτώσεις που είχαν στον κλάδο αυτές οι θεσμικές αλλαγές μέχρι και τον Μάιο του 2009. Ο κύριος στόχος της εργασίας είναι η εξαγωγή συμπερασμάτων για το αν τελικά η άρση του cabotage έχει βοηθήσει την ελληνική ακτοπλοΐα να βγει από το καθεστώς προστατευτισμού που βρισκόταν τα τελευταία χρόνια και να δράσει σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Η ανάλυση που θα ακολουθήσει στην συνέχεια της εργασίας περιλαμβάνει συνοπτικά τα εξής θέματα:

- § Ανάλυση και περιγραφή του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου πριν την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας.
- § Παρουσίαση του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου 3577/92 και καταγραφή των υποδείξεων προς την Ελληνική πλευρά για τις ημερομηνίες συμμόρφωσης διαφορετικών υπηρεσιών λόγω κοινωνικοοικονομικής συνοχής.
- § Ανάλυση της πορείας των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων από την έκδοση του κανονισμού 3577/92 μέχρι και την ψήφιση του Ν. 2932/01.
- § Προσαρμογή του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου στις επιταγές του 3577/92 και οι αλλαγές που έγιναν στην δομή του κλάδου μέχρι το 2009.
- § Καταγραφή των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος της ελληνικής ακτοπλοΐας τα τελευταία 4 χρόνια.
- § Προσπάθεια εξαγωγής συμπεράσματος για το αν η μερική απελευθέρωση του κλάδου οδήγησε σε υγιή ανταγωνισμό ή αθέμιτες πρακτικές (καρτέλ).
- § Αποτύπωση συμπερασμάτων και προτάσεων για τον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

2.Εισαγωγή

Στην ελληνική οικονομία υπήρξε εμφανής τις προηγούμενες δεκαετίες η τάση για κρατικό παρεμβατισμό που υπήρχε σε όλους τους τομείς της οικονομίας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, Αερογραμμές κτλ.), τόσο ως προς το θεσμικό πλαίσιο όσο και ως προς την λειτουργία τους. Η ελληνική ακτοπλοΐα δεν αποτέλεσε εξαίρεση του φαινομένου αυτού. Συγκεκριμένα, η Ακτοπλοΐα η οποία συντελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας υπήρξε μια αγορά όπου η κρατική παρουσία ήταν και συνεχίζει ως ένα βαθμό να είναι συνεχής. Ένα από τα κυριότερα μέτρα του κρατικού ελέγχου στην ευρωπαϊκή ακτοπλοΐα ήταν το προνόμιο της ακτοπλοΐας ή αλλιώς cabotage. Με τον όρο cabotage καθορίζεται το αποκλειστικό δικαίωμα μίας χώρας να ελέγχει την μεταφορά και την κυκλοφορία επιβατών, οχημάτων και αγαθών μέσα στα χωρικά ύδατά της.[1] Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλοντας να καταργήσει αυτό το προνόμιο προς όφελος του ελεύθερου ανταγωνισμού, εξέδωσε εγκύκλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 που αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές σε αυτό το κράτος-μέλος.[2] Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μετά από πολλά χρόνια κρατικού παρεμβατισμού μέσα στον οποίο δημιουργήθηκε και λειτούργησε ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος, εκδόθηκε ο Ν.2932/01 “Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές με στόχο την εναρμόνιση της Ελληνικής με την Κοινοτική Νομοθεσία (3577/92). Λόγω της ιδιομορφίας της ελληνικής ακτοπλοΐας, (άγονες γραμμές, πολύπλοκο νησιωτικό σύμπλεγμα), η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε στην Ελλάδα περιθώριο μέχρι την 01/01/2004 ώστε να εναρμονιστεί με τον κανονισμό.

Η ελληνική ακτοπλοΐα διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα, μέσω ενός περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα (με πιο σημαντικό κέντρο τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια της Αττικής) και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία. Η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα τελευταία έτη με μόνη εξαίρεση το έτος 2006 (Διάγραμμα 1).



Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία Συμμετοχή Ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας, δηλαδή τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασυνδέσεώς τους με την υπόλοιπη Ελλάδα, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών.[3] Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, με τις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες να διαχειρίζονται το 7% του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου, ενώ η Ελλάδα και η Ιταλία είναι οι ευρωπαϊκές χώρες με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών (περίπου 45 εκατ. Επιβάτες η καθεμία) και αθροιστικά καλύπτουν το 1/2 της συνολικής διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στην Ευρώπη. Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται ότι η ακτοπλοΐα προσφέρει πολλά στην Ελλάδα συνδέοντας τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα, προσφέροντας ένα σημαντικό ποσοστό στο ΑΕΠ και παράλληλα στηρίζοντας έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της οικονομίας μας, τον τουρισμό. [4]

Η Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λόγω της ιδιομορφίας του Αιγαίου και Ιονίου αρχιπελάγους χρήζει ιδιαίτερης και προσεκτικής ανάλυσης. Παρουσιάζεται ως κατά

βάση μονοπωλιακή και μάλιστα σε πολύ υψηλότερο βαθμό από τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές αγορές και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι 85 γραμμές (23,59%) είναι επιδοτούμενες σε σύνολο 356 γραμμών, το οποίο σημαίνει ότι από τη φύση τους είναι μονοπωλιακές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι γραμμές επιδοτούνται τόσο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) όσο και από το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (Υ.Α.). Για την περίοδο 2008-2009 οι άγονες γραμμές που επιδοτήθηκαν από το Υπουργείο Αιγαίου είναι 53 και το ποσό επιδότησης ανέρχεται στα 62.973.107,78 ευρώ, ενώ οι άγονες γραμμές που επιδοτήθηκαν από το ΥΕΝ είναι 32 και το ποσό επιδότησης αγγίζει τα 30.000.000 ευρώ. [5]

Με γνώμονα τη ζωτική σημασία του κλάδου, η ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει σημαντικές διαρθρωτικές προκλήσεις. Συγκεκριμένα, η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην χώρα μας χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες:

- έντονη εποχικότητα
- Υψηλό σταθερό, σε σχέση με το μεταβλητό, κόστος λειτουργίας, και
- παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής εξυπηρέτησής τους.

Επίσης η προσφορά υπηρεσιών και ο ανταγωνισμός στον κλάδο λειτουργούν υπό την πίεση των εν μέρει αναπόφευκτων στρεβλώσεων μίας μερικώς απελευθερωμένης αγοράς. Οι ρυθμιστικές αρχές επιβάλλουν υποχρεώσεις σε όρους διάρκειας και συχνότητας στην εξυπηρέτηση των δρομολογίων, περιορισμών στο πλήρωμα και οργάνωσης των επιδοτούμενων άγονων γραμμών – υποχρεώσεις λιγότερο περιοριστικές σε σχέση με το παρελθόν. [4]

3. Ευρωπαϊκό Θεσμικό πλαίσιο

Οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν πάντοτε μεγάλη σημασία για την Ευρώπη, ιδιαίτερα σε περιόδους που η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στόχευε σε υψηλότερα επίπεδα οικονομικής ολοκλήρωσης και ενοποίησης για τα κράτη μέλη, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Με αυτό το σκεπτικό θεσπίστηκαν μία σειρά κανονισμοί (4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86) που είχαν ως στόχο την διασφάλιση της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τις εμπορικές συναλλαγές των πολιτών των κρατών μελών, χωρίς την ύπαρξη εμποδίων από τρίτες χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού.[6] Ο πιο πρόσφατος κανονισμός ο οποίος άλλαξε το τοπίο στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των κρατών μελών που θέσπισε η Ε.Ε. είναι ο **3577/92** και δημοσιεύτηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1992 στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Ο κανονισμός αυτός επέβαλε την λειτουργία της ακτοπλοϊκής αγοράς με βάση τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού, με πρόβλεψη όμως και για κρατική παρέμβαση όπου αυτό ήταν αναγκαίο. Η καταληκτική ημερομηνία για την πλήρη εφαρμογή του κανονισμού (απελευθέρωση του cabotage) στην Ελλάδα ήταν η **01/01/2004** δείχνοντας την διάθεση της Ε.Ε. να βοηθήσει στην αφομοίωσή του από την δική μας νομοθεσία λόγω των ιδιαιτεροτήτων του πολύπλοκου ακτοπλοϊκού συστήματος της χώρας μας παρέχοντας σαφείς κατευθύνσεις για την αντιμετώπισή τους με κατάλληλες πολιτικές. Το άρθρο 1 του κανονισμού εισάγει την ελεύθερη παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών μελών από ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών σε κάθε κράτος (κατάργηση του προνόμιου της ακτοπλοΐας). Στο επόμενο άρθρο γίνεται ουσιαστικά μία διάκριση ανάμεσα στο cabotage που εφαρμόζεται για τη μεταφορά αγαθών και επιβατών ανάμεσα στους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και σε αυτό που λαμβάνει χώρα ανάμεσα στα ηπειρωτικά λιμάνια και στα λιμάνια των νησιών ή μόνο ανάμεσα στα λιμάνια των νησιών. Επίσης αναφέρει ότι τα κράτη μέλη έχουν την δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις αναθέσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για

δρομολόγια για τα οποία δεν εκδηλώνεται επιχειρηματικό ενδιαφέρον αλλά θεωρούνται αναγκαία για λόγους κοινωνικοοικονομικής συνοχής. Η παράγραφος 3 του άρθρου 6 αφορά ειδικά την Ελλάδα και όπως αναφέραμε παραπάνω για λόγους κοινωνικοοικονομικής συνοχής εξαιρούνται:

- για υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1^η Ιανουαρίου 1995
- για την μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πόσιμο νερό) έως την 1^η Ιανουαρίου 1997
- για τακτικές επιβατικές και οχηματαγωγές υπηρεσίες όπως και οι υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 650 gt. (gross tonnage) έως την 1^η Ιανουαρίου 2004. Για τα υπόλοιπα μεσογειακά κράτη (Ισπανία, Πορτογαλία και Γαλλία) οι εξαιρέσεις εκτείνονται μέχρι και την 1^η Ιανουαρίου 1999. [2]

Ο Ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/92 προέβλεψε μία ειδική δεσμίδα νόμων προκειμένου να προστατέψει τις θαλάσσιες γραμμές που δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από την αγορά. Για την διασφάλιση των μη οικονομικά βιώσιμων συνδέσεων, ο Κανονισμός δίνει την δυνατότητα στα κράτη μέλη να οργανώσουν με τέτοιο τρόπο την παρέμβαση στην αγορά, ώστε να καλύπτονται πλήρως οι συγκοινωνιακές ανάγκες όλων των νησιών συμπεριλαμβανομένων και των άγονων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε την άποψη ότι η επιλογή του κατάλληλου ανάδοχου που θα αναλάβει την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μικρών νησιών, μπορεί να γίνει ύστερα από πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται η ανακοίνωση της υπηρεσίας σε όλη την Ένωση. Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο κανονισμός αφήνει δύο επιλογές στους αρμόδιους φορείς σχετικά με την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας. Η μία επιλογή είναι να υπογραφούν συμβόλαια δημόσιας υπηρεσίας με τους ακτοπλόους που παρέχουν κανονικές μεταφορές από και προς τα νησιά. Το συμβόλαιο δημόσιας υπηρεσίας υπογράφεται μεταξύ της αρχής ενός κράτους μέλους και του ευρωπαϊού πλοιοκτήτη προκειμένου ο δεύτερος να παρέχει ικανοποιητικές μεταφορικές υπηρεσίες. Οι όροι που πρέπει να αναφέρονται είναι η συνέχεια της υπηρεσίας, η κανονικότητα, η ποιότητα, η παροχή υποχρεωτικών υπηρεσιών πάνω στο πλοίο, όπως και θέματα ναυτολογίου με συγκεκριμένους όρους για συγκεκριμένες διαδρομές ή συγκεκριμένους τύπους επιβατών. Η δεύτερη επιλογή είναι να επιβάλλεται η υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους ακτοπλόους ως προϋπόθεση προκειμένου να παρέχουν ανάλογες μεταφορικές υπηρεσίες στα νησιά. Ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θα μπορούσε να οριστεί η υποχρέωση του

πλοιοκτήτη να παρέχει υπηρεσίες που αλλιώς δεν θα τις παρείχε εάν λάμβανε υπ' όψιν του μόνο τα εμπορικά του συμφέροντα. Ο μοναδικός όρος που θέτει η ΕΕ είναι να μη γίνεται διάκριση ανάμεσα στους στόλους των διάφορων κρατών μελών. Επιπλέον, όποια οικονομική επιδότηση δίνεται στους ακτοπλόους από την αρχή του κράτους μέλους για την ανάληψη δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να δίνεται χωρίς διάκριση της εθνικότητας. Στην Ελλάδα στην περίπτωση που δεν υποβάλλονται δηλώσεις για την δρομολόγηση πλοίων εντός της προθεσμίας όπως επίσης και στην περίπτωση που οι υποβληθείσες αιτήσεις δεν ικανοποιούν τα κριτήρια που έχει θέσει ο νόμος, δημοσιεύεται από το ΥΕΝ πρόσκληση ενδιαφέροντος προκειμένου να συνάψει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας με τους ενδιαφερόμενους ακτοπλόους διάρκειας ενός έως 12 χρόνων για την εξυπηρέτηση της κάθε γραμμής. Οι όροι της σύμβασης βρίσκονται στην πρόσκληση ενδιαφέροντος και αφορά τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά των πλοίων, υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς αν αυτό κριθεί αναγκαίο, το χρόνο διάρκειας της σύμβασης, τους όρους των τακτικών δρομολογίων, τις περιπτώσεις μεταβολής των όρων σύμβασης, την εγγυητική επιστολή κ.α.

Στην Ελλάδα ουσιαστικά έχει επιλεγεί η μέθοδος της επιβολής δημόσιας υπηρεσίας. Για αυτές τις γραμμές, με απόφαση του ΥΕΝ, επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική και κοινωνική συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, καθώς και η ανάπτυξη του τουρισμού και του εμπορίου.[7] Το πρόβλημα εξυπηρέτησης των άγονων δρομολογίων είναι έντονο καθώς οικονομικοί κυρίως λόγοι αλλά και η ελλειπής λιμενική υποδομή αυτών των νησιών αναγκάζουν τους πλοιοκτήτες να δρομολογούν τα πιο παλιά πλοία του στόλου τους εις βάρος των επιβατών οι οποίοι τελικά λαμβάνουν υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας. Οι επιδοτήσεις που δίνονται από το ΥΕΝ για τα άγονα δρομολόγια τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί σε σημαντικό βαθμό. Αυτό δείχνει μία προσπάθεια του Υπουργείου να προσελκύσει καλύτερα πλοία, ακόμα και ταχύπλοα, για την πιο ποιοτική εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων νησιών.

4.Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο πριν την άρση του Cabotage

Το κανονιστικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας είχε διαμορφωθεί με γνώμονα την αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού, της υπερβολικής τιμολόγησης και την παροχή τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς όλο τον χρόνο σε όλα τα νησιά. Παρά την πολύ σημαντική ανάπτυξη και πρόοδο που έχει γνωρίσει η ακτοπλοΐα τις τελευταίες δεκαετίες, υπήρχε η αντίληψη ότι το σύστημα πριν την άρση του ακτοπλοϊκού προνομίου δεν ήταν ορθολογικό και εμπόδιζε την διαχείριση σημαντικών πόρων όπως η λιμενική υποδομή και η δομή συγκοινωνιακού δικτύου. Επίσης ένα άλλο πολύ σημαντικό πρόβλημα που δημιουργούσε ο έντονος κρατικός παρεμβατισμός ήταν η χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών (γερασμένος στόλος, μικρή συχνότητα δρομολογίων σε ορισμένα νησιά το χειμώνα) λόγω έλλειψης ανταγωνισμού ή άλλων κινήτρων για την αναβάθμιση των υπηρεσιών. Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν την ψήφιση του νόμου 2932/2201 περί “ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές” είχε κατάλοιπα από νόμους του 1926 και του 1932 όπου καθοριζόταν το ναυτολόγιο και παρείχαν την δυνατότητα στον τότε Υφυπουργό Ε.Ν. να τροποποιεί τα προτεινόμενα από τους πλοιοκτήτες δρομολόγια (Ν. 5304/14-1-32).[10] Το 1973 ψηφίστηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) ο οποίος ορίζει ότι η ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία πλοίων (cabotage). Μία άλλη πολύ σημαντική διάταξη που αφορούσε την δρομολόγηση επιβατηγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας (άδειες σκοπιμότητας) περιέχεται στο Π.Δ. 684/1976 το οποίο βέβαια θα καταργηθεί με την εισαγωγή του 2932/2001.[8] Επίσης πρέπει να αναφέρουμε ότι οι αποφάσεις περί των άγονων γραμμών καταλάμβαναν ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής νομοθεσίας και ρυθμιζόνταν από τον ΚΔΝΔ και μια σειρά υπουργικών αποφάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η απόφαση ΥΕΝ με αριθμό 91104/17-12-75 όπου αναφέρονται οι γενικοί όροι διεξαγωγής δημοσίων μειοδοτικών διαγωνισμών μίσθωσης άγονων ταχυδρομικών γραμμών και η απόφαση ΥΕΝ με αριθμό 90062/9-2-79 που αφορά τους γενικούς όρους διεξαγωγής μειοδοτικών διαγωνισμών μίσθωσης κυρίων άγονων και άγονων τουριστικών γραμμών.[9] Έχοντας μία αρκετά πλήρη εικόνα για το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας, μπορούμε να πούμε ότι η εισαγωγή του κανονισμού 2577/1992 της Ε.Ε για την άρση του cabotage, έδωσε μία πρώτης τάξεως ευκαιρία στην ελληνική ακτοπλοΐα να γίνει πιο ανταγωνιστική και να αναμορφώσει πλέον το κανονιστικό της πλαίσιο το οποίο είχε ουσιαστικά απαρχαιωθεί. Ωστόσο, για πολλά

χρόνια μετά την έκδοση του κανονισμού, το κανονιστικό πλαίσιο δεν άλλαξε και συνεχίστηκε η ισχύς των προηγούμενων νόμων. Συγκεκριμένα οι πρώτες συζητήσεις για την αλλαγή θεσμικού πλαισίου άρχισαν περίπου 4 χρόνια πριν την λήξη της προθεσμίας και τελικά ο YEN εξέδωσε νέο νόμο, ο οποίος ψηφίσθηκε στη Βουλή το 2001, 9 έτη μετά τον ευρωπαϊκό κανονισμό. Ο νέος νόμος, ο Ν. 2932/01 (145/27-06-01) τιτλοφορήθηκε “ **Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές**” και με αυτόν έγινε η άρση του προνομίου των Ελλήνων πλοιοκτητών για εσωτερική ακτοπλοΐα. Δικαιώματα συμμετοχής στα ελληνικά χωρικά ύδατα έχουν πλέον και οι πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο Νόμος άρχισε να ισχύει από την 01/11/2002, που σημαίνει ότι η κατάργηση του προνομίου του cabotage έγινε 14 μήνες νωρίτερα από την ημερομηνία που είχε δώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να γίνει κατάλληλη προετοιμασία για τη μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο.

5. Η πορεία των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων από την έκδοση του Κανονισμού 3577/92 μέχρι το 2001

Η έκδοση του κανονισμού 3577/92, ο οποίος καταργούσε το προνόμιο της εσωτερικής ακτοπλοΐας για όλα τα κράτη-μέλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση έφερε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες αντιμέτωπες με ένα νέο καθεστώς ανταγωνισμού. Το νέο επιχειρησιακό περιβάλλον που άρχισε να διαμορφώνεται πρώτα στην ευρωπαϊκή και έπειτα στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά επηρέασε όπως ήταν αναμενόμενο τις αποφάσεις των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η άρση του cabotage υποδήλωνε ότι οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες αργά ή γρήγορα θα αντιμετώπιζαν την είσοδο ξένων επιχειρήσεων στον χώρο που δραστηριοποιούνταν μέχρι πρότινος μόνο ελληνικά πλοία. Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας από τον οποίο θα εξαρτιόταν ο βαθμός εισχώρησης των ξένων επιχειρηματιών στο χώρο ήταν το κατά πόσο οι έλληνες ακτοπλοΐοι θα ήταν έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό από άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Οι μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες ενώ γνώριζαν ότι η εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 θα καθυστερούσε να εφαρμοστεί στην Ελλάδα λόγω του ιδιαίτερου ακτοπλοϊκού συστήματος της χώρας, δεν κάθησαν με σταυρωμένα χέρια, αλλά προέβησαν σε κινήσεις οι οποίες θα τους εξασφάλιζαν κατά

ένα μεγάλο ποσοστό την οικονομική τους βιωσιμότητα. Η πρώτη σημαντική κίνηση που έκαναν οι 5 μεγαλύτερες εταιρείες, μετά την έκδοση του κανονισμού, στην προσπάθειά τους να συγκεντρώσουν τα απαραίτητα κεφάλαια για τις επενδυτικές κινήσεις τους ήταν η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ). Τον Μάρτιο του 1994 εισήχθη στην αγορά του ΧΑΑ η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία, η Στρίντζης Ναυτιλιακή Α.Ε.[10] Το παράδειγμα της Στρίντζη ακολούθησε άμεσα η ΔΑΝΕ Sea Line τον Νοέμβριο του 1994 και μετά η ΝΕΛ το 1995. Οι Επιχειρήσεις Αττικής οι οποίες δραστηριοποιούνταν στην παρασκευή αλευριού, ήταν εισηγμένες στο ΧΑΑ από το 1924, αλλά από το 1993 μετά την αγορά τους από εφοπλιστή μπήκαν στον χώρο της ακτοπλοΐας. Τέλος, η ΑΝΕΚ και η Μίνοαν Lines αποφάσισαν την αύξηση των κεφαλαίων τους με εισαγωγή των μετοχών τους στην κύρια αγορά του ΧΑΑ το 1998.[11]

5.1 Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αλλάζουν δομή

Η είσοδος των ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο δεν ήταν ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης του επικείμενου ανταγωνισμού από τις ευρωπαϊκές εταιρείες. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές θα αποτελούσαν ένα πολύ σημαντικό όπλο για την διατήρηση των ελληνικών εταιρειών στο καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές στην ακτοπλοΐα ήταν κάτι καινούριο στην συγκεκριμένη αγορά καθώς πριν την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92, το καθεστώς του προστατευτισμού που ίσχυε δεν άφηνε περιθώρια για συγχωνεύσεις και εξαγορές επειδή ουσιαστικά δεν χρειάζονταν.

Η λύση της συγχώνευσης για τις ελληνικές εταιρείες, αποτέλεσε μία επιχειρηματική αναδιάρθρωση των φορέων με στόχο την αύξηση της οικονομικής ισχύος, την καλύτερη αντιμετώπιση του ανταγωνισμού, αλλά κυρίως την διατήρηση μίας ισχυρής θέσης στη νέα απελευθερωμένη αγορά. Οι ελληνικές εταιρείες αφενός έπρεπε να βρουν τρόπο να βγουν από την οικονομική δυσμένεια στην οποία βρίσκονταν εξαιτίας του υπερδανεισμού τους σε διάφορα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και αφετέρου να βρουν λύση για την απειλή να εξαγοραστούν από ξένες εταιρείες.

Η χρονιά που ξεκίνησαν οι συγχωνεύσεις και οι συνενώσεις στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά ήταν το 1999. Ήταν η πρώτη χρονιά που η ναυτιλία μπήκε στον χορό των συγχωνεύσεων, με πρωτοπόρο την Minoan Lines, η οποία συγχωνεύτηκε με τη Ceres, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας εταιρείας που συνέδεε 62 λιμάνια, μετέφερε 2.350.000 επιβάτες και διέθετε το καλύτερο σύστημα online κρατήσεων εκείνη την περίοδο.[12] Η ANEK συγχωνεύτηκε, μέσω απορρόφησης, με τη Ρεθυμνιακή και συμμετείχε στο 50% της ΛΑΝΕ και στο 16,5% της ΝΕΑ. Οι Επιχειρήσεις Αττικής ΑΕ αφού πέτυχαν στην αγορά της Αδριατικής και αύξησαν τα κεφάλαιά τους στο ΧΑΑ, κατάφεραν να αποκτήσουν το 38,8% των μετοχών της Στρίντζης Ναυτιλιακής ΑΕ.[13] Επίσης, δημιουργήθηκε μία νέα μεγάλη εταιρεία, η Hellas Flying Dolphins, η οποία προέκυψε από την κοινοπραξία της Ceres Hydrofoils, της Minoan Lines Highspeed Ferries και των Minoan Lines.[14] Παρατηρώντας τις επιχειρήσεις που προχώρησαν σε συγχωνεύσεις, διαπιστώνουμε ότι αυτές ήταν κυρίως μεγάλες και εύρωστες εταιρείες οι οποίες δεν αντιμετώπιζαν προβλήματα επιβίωσης αλλά στόχευαν στην κυριαρχία τους στην εσωτερική και διεθνή αγορά.

5.2 Ανανέωση Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου

Τα προαναφερόμενα γεγονότα σε συνδυασμό με την αύξηση του ανταγωνισμού δημιούργησαν την ανάγκη για ανανέωση του στόλου. Οι Έλληνες ακτοπλοίοι μεταξύ του 1998 και του 2001 προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων εισάγοντας μονάδες σύγχρονης τεχνολογίας, με χαρακτηριστικά το μεγαλύτερο μέγεθος και τις υψηλότερες ταχύτητες. Κύριος στόχος των επιχειρηματιών ήταν η εισαγωγή νέων πλοίων και στη συνέχεια η ανανέωση του στόλου μέσω της αντικατάστασης κάποιων υπερήλικων πλοίων που ταξίδευαν εκείνη την περίοδο.[15] Τα τελευταίας γενιάς ακτοπλοϊκά πλοία κατασκευάστηκαν με την βεβαιότητα ότι η Ελλάδα θα συμβαδίσει με τα διεθνή δεδομένα απελευθερώνοντας την επιβατηγό ναυτιλία από το εμπόδιο του προστατευτισμού με την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 της ΕΕ και στην Ελλάδα. Με τα νέα δεδομένα που δημιουργήθηκαν στην ακτοπλοΐα, τα μεγάλα πλοία χρησιμοποιήθηκαν στις κύριες γραμμές ελεύθερου ανταγωνισμού που έχουν να καλύψουν μεγάλο όγκο επιβατών και

εμπορευμάτων. Τα συμβατικά πλοία μετακινήθηκαν στην εξυπηρέτηση άγονων γραμμών και κοντινών αποστάσεων λόγω του χαμηλότερου κόστους λειτουργίας τους. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να ενθαρρύνει τη σταδιακή αντικατάσταση του γερασμένου ακτοπλοϊκού στόλου με πλοία νέας τεχνολογίας, έθεσε ως άτυπη αλλά βασική προϋπόθεση για την χορήγηση νέων αδειών δημόσιας υπηρεσίας την δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων.

Με την εφαρμογή του Ν. 2932/01 προστέθηκαν νέα δεδομένα στα οποία οι έλληνες ακτοπλόοι έπρεπε να προσαρμοστούν προκειμένου να επιβιώσουν. Ο νόμος αναφέρεται στο όριο ηλικίας των πλοίων που απασχολούνται στις ελληνικές θάλασσες και προβλέπει την απόσυρση των πλοίων αυτών στο 30^ο έτος της ηλικίας τους το 2008. Ο Ν.2932/01 ήρθε σε αντίθεση με τον Κανονισμό 3577/92 της ΕΕ, ο οποίος προέβλεπε την υποχρεωτική επισκευή και μετασκευή των πλοίων που ξεπερνούσαν τα 27 έτη προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η Ελλάδα εκείνη την περίοδο ήταν η μοναδική χώρα που επέβαλλε όριο ηλικίας στα πλοία της και επιπλέον μείωσε το ηλικιακό όριο απόσυρσης από τα 35 στα 30 χρόνια με καταληκτική ημερομηνία το 2008. Σύμφωνα με τα δεδομένα του Ν. 2932/01, το όριο απομάκρυνσης του ακτοπλοϊκού στόλου διαμορφωνόταν ως εξής:[16]

ΑΑ	Ημερομηνία Απόσυρσης	Όριο Ηλικίας Πλοίων
1.	31/12/2002	35 ετών
2.	31/12/2006	34 ετών
3.	31/12/2007	32 ετών
4.	31/12/2008	30 ετών

Πίνακας 1: Όρια Ηλικιακής Απομάκρυνσης Ακτοπλοϊκού Στόλου

Πηγή: Γουλιέλμος ΑΜ, Ε. Σαμπράκος «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Βέβαια τίποτα από όλα τα παραπάνω δεν ισχύει πλέον καθώς από τον Ιούλιο του 2006 σύμφωνα με το ΠΔ124/2006 καταργούνται τα όρια ηλικίας και πλέον η λειτουργία των συμβατικών πλοίων υπάγεται στην συμφωνία της Στοκχόλμης (1996). Η συμφωνία της Στοκχόλμης αφορά στην ευστάθεια των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ (όχι

catamaran ή άλλων ταχυπλόων) σε κατάσταση εισροής ύδατος και προδιαγράφει μεταξύ άλλων την δυνατότητα πλεύσης ακόμα και με 50cm νερό στο γκαράζ. Μία συμπληρωματική οδηγία η οποία εκδόθηκε το 2003 (2003/24/EK) ανέφερε ότι όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τροπίδα* τοποθετήθηκε μετά την 1^η Οκτωβρίου του 2004 πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της συμφωνίας της Στοκχόλμης. Επίσης η προθεσμία συμμόρφωσης για Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τροπίδα τοποθετήθηκε πριν από την 1^η Οκτωβρίου του 2004 δεν μπορεί να είναι αργότερα από 1/10/2005 ή αφού το πλοίο έχει συμπληρώσει το 30^ο έτος της ηλικίας τους.[17]

*τροπίδα ονομάζεται το κατώτερο τμήμα του πλοίου που εκτείνεται σε όλο το μήκος του. Συνήθως φαίνεται ως δοκός που προεξέχει και λέγεται "κάθετη τροπίδα" (bar keel), ιδιαίτερα εμφανής σε λέμβους, ενώ η μη προεξέχουσα λέγεται "επίπεδη τροπίδα" (flat keel), η πλέον συνήθης των σύγχρονων πλοίων. Με την τοποθέτηση της τροπίδας στη ναυπηγική κλίνη, στο ναυπηγείο (laying of the keel) αρχίζει ουσιαστικά η ναυπήγηση του κάθε πλοίου.

6. Τα σημαντικότερα σημεία του νομοθετικού πλαισίου 2932/01 και η εξέλιξή του μέχρι το 2006

Η απελευθέρωση της αγοράς σε όλη την Ευρώπη συντελέστηκε το 1992 με τον κοινοτικό κανονισμό 3577/1992. Η Ελλάδα πήρε παράταση μέχρι το 2004 για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

2001 Ψήφιση του νόμου 2932/01 με τίτλο "Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής-Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α 145/27-06-01)

2002 Από την 1η Νοεμβρίου 2002 ισχύει σύμφωνα με το νόμο 2932/01 η απελευθέρωση του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο (κανονισμός ΕΟΚ 3577/1992).

2004 Προσφυγή Ακτοπλόων με Αιτήσεις Ακυρώσεως στο Συμβούλιο Επικρατείας και στην Ε.Ε. Για όλες τις υποθέσεις τους όσον αφορά το ΣτΕ αναμένεται η έκδοση Αποφάσεων όσο δε αφορά την ΕΕ βρίσκεται σε εξέλιξη η προδικασία παραπομπής της Ελλάδος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

2005 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολή της προς το ΥΕΝ με χρονολογία 13/12/2005 Αιτιολογημένης Γνώμης αναλύει σε ποια σημεία παραβιάζεται η κοινοτική νομοθεσία με βάση τον κοινοτικό κανονισμό.

1. Δρομολόγια (επιβολή από το υπουργείο ενός ακτοπλοϊκού δικτύου γραμμών).
2. Διαδικασία δρομολόγησης ενός πλοίου (εγγυητικές επιστολές κτλ)
3. Σύνθεση πληρωμάτων ακτοπλοϊκών πλοίων
4. Ναυλολόγιο (διατίμηση στα εισιτήρια οικονομικής θέσης)
5. Αγορανομικές διατάξεις που επιβάλλουν διατίμηση στα είδη που πωλούνται από τα μπαρ των πλοίων.

Απελευθέρωση ναύλων στις γραμμές που ξεκινούν από Ραφήνα, Κύμη, Λαύριο και Ελευσίνα. Με τροποποίηση σχετικού νόμου αλλάζει το καθεστώς των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών σε εξαετή εξυπηρέτηση αντί 12μηνιας.

2006 Απελευθέρωση των ναύλων από το λιμάνι του Πειραιά προς 27 προορισμούς και επιστροφή. Η σχετική υπουργική απόφαση υπεγράφη τις τελευταίες ημέρες, και ισχύει και για τα λιμάνια της Ραφήνας, Λαυρίου, Κύμης, Ελευσίνας και Πάτρας. Κατάργηση των ορίων ηλικίας για τα πλοία σύμφωνα με την συνθήκη της Στοκχόλμης. [3]

6.1 Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο μετά την ψήφιση του 2932/01 (Άρση του cabotage)

Ο νέος νόμος ο οποίος άρχισε να ισχύει από τον Νοέμβριο του 2002 αποτελεί σημαντική πρόοδο προς την κατεύθυνση της απελευθεροποίησης του καθεστώτος της ελληνικής ακτοπλοΐας με 4 κύριες παραμέτρους:

Α) την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας για την ανάθεση των ακτοπλοϊκών γραμμών

Β) την εγκατάλειψη της πρακτικής ανάθεσης βιώσιμων και άγονων γραμμών ως πακέτο

Γ) την πρόσκληση για υποβολή δηλώσεων ελεύθερης δρομολόγησης για το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών, και

Δ) τη δημοπράτηση των γραμμών για τις οποίες δεν έχει εκδηλωθεί επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Επίσης, όλες οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν πλέον να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης σε όποια γραμμή επιλέξουν. Επιπλέον των παραπάνω, ο νόμος 2932/01 προέβλεπε:

Α) τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής με σκοπό την εγγύηση της εύρυθμης ανταγωνιστικής λειτουργίας των αγορών στο απελευθερωμένο περιβάλλον (Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών, ΡΑΘΕ) η οποία όμως, καταργήθηκε με νεότερο νόμο το 2004 και αντικαταστάθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Β) τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) και την ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο ΥΕΝ για τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική, ενώ μετέτρεπε δέκα σημαντικά λιμάνια σε Ανώνυμες Εταιρίες και τα Λιμενικά Ταμεία σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων.

Μία σημαντική εξέλιξη που έγινε στο πλαίσιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων ήταν η εισαγωγή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) στο Χρηματιστήριο το 2003 και το 2001 αντίστοιχα, που τους έδωσε την δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης για την ανάπτυξη καλύτερων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών.

Όμως το πρόβλημα που παρουσιάστηκε με την εφαρμογή του Ν. 2932/01 ήταν η διατήρηση, στο μέγιστο επιτρεπόμενο βαθμό (από τον κανονισμό 3577/92), της κρατικής παρέμβασης στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τη μεγαλύτερη δυνατή

χρήση των διατάξεων του κανονισμού που επιτρέπουν τέτοιες παρεμβάσεις. Η εφαρμογή του νόμου 2932/01 τουλάχιστον μέχρι το 2005 είχε περισσότερο έντονα στοιχεία παρεμβατισμού παρά στοιχεία ελεύθερου ανταγωνισμού με πρόφαση την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Παρά τον διαχωρισμό των τακτικών γραμμών στις οποίες εφαρμόζεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών, με τις δρομολογήσεις που απαιτούν “σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας”, διατηρείται η δυνατότητα του YEN να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: α) την τακτικότητα των δρομολογίων και τη δρομολόγηση του πλοίου για τουλάχιστον 10 μήνες ανεξαρτήτως της εποχικότητας στη ζήτηση, β) την εσωτερική διαμόρφωση του πλοίου με την καθιέρωση ελάχιστου εμβαδού για τις καμπίνες και την οικονομική θέση, τον καθορισμό των προδιαγραφών για τον εσωτερικό εξοπλισμό και την επιβολή κανόνων για τις διαστάσεις των διάφορων χώρων (σαλόνια, τραπεζαρίες κτλ.), γ) τον καθορισμό προϊόντων που πρέπει οπωσδήποτε να πωλούνται στο πλοίο και την επιβολή διατίμησης σε μερικά από αυτά, δ) τους ναύλους της οικονομικής θέσης και αυτοκινήτων, ε) τη στελέχωση των πλοίων με προσδιορισμό του αριθμού των ναυτικών και την απαίτηση από τους εργαζόμενους πιστοποιητικού ελληνομάθειας και στ) την καταβολή ενός πλήθους εγγυητικών επιστολών και παραβόλων και την ασφάλιση των πλοίων για αστική ευθύνη. [18] Λόγω των παραπάνω λόγων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε τον Φεβρουάριο του 2004 να στείλει προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα η οποία δεν είχε εφαρμόσει ορθά την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών.[19] Παρά την πρώτη προειδοποίηση δεν έγινε κάποια προσπάθεια από την ελληνική πλευρά να εναρμονίσει την νομοθεσία της (2932/01) με τις ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις και σαν συνέπεια αυτού η Επιτροπή αποφάσισε να απειλήσει την Ελλάδα με νομικές κυρώσεις τον Δεκέμβριο 2005, διατυπώνοντας ότι το ελληνικό κράτος συμπεριέλαβε το σύνολο του δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να καταδείξει την πραγματική αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας ανά γραμμή. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης ότι οι ελληνικές κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά τα πληρώματα και την εσωτερική οργάνωση των πλοίων παρέμβαλαν δυσανάλογα εμπόδια στην ελευθερία που έπρεπε να έχουν οι επιχειρήσεις να επιλέγουν τον τρόπο με τον οποίο έπρεπε να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στους χρήστες.[20]

Επίσης, η συνέχιση μέχρι το 2006 του καθεστώτος προσδιορισμού των ναύλων της οικονομικής θέσης και των οχημάτων συνέβαλε στην αδυναμία ανάπτυξης ανταγωνιστικών συνθηκών μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών ακόμα και στις “ελεύθερες γραμμές” και μαζί με τους άλλους περιορισμούς που αναφέρθηκαν παραπάνω, στην ελαχιστοποίηση των επενδύσεων σε νέα πλοία και στην αδυναμία προσέλκυσης νέων εταιρειών, είτε ελληνικών είτε κοινοτικών, στον κλάδο.[3]

Πρέπει να προσθέσουμε ότι ο νέος νόμος θέσπιζε επίσης τη σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας στα 30 έτη από τα 35 έτη που ίσχυε μέχρι το 2002. Το όριο των 30 ετών ίσχυσε τελικά μέχρι το 2006 και αντικαταστάθηκε από τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονται στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996). Ειδικότερα, επιτρέπεται σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες επιθυμούν, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν πλοία που έχουν συμπληρώσει το 30^ο έτος της ηλικίας τους, αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως:

- τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για την συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης
- διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες και
- εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου.[21]

Από τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή του νόμου 2932/01 προς τον ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/92 στο κομμάτι της απελευθέρωσης των ναύλων. Συγκεκριμένα, απελευθερώθηκαν οι ναύλοι των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται τουλάχιστον 3 εταιρείες στην γραμμή.

Τον Μάιο του 2006, πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για τα δρομολόγια στα οποία:

- 1) το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο, τουλάχιστον, ανεξάρτητες εταιρείες, ή
- 2) το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία.[22]

Επιπλέον, σε περίπτωση που κάποιο δρομολόγιο είναι μικτό (περιλαμβάνει τμήμα που πληρεί τα άνω κριτήρια καθώς και λιμάνια χαμηλής επιβατικής κίνησης), η τιμή οικονομικής κίνησης στο ρυθμιζόμενο κομμάτι του δρομολογίου, ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού (η οποία καθορίζεται από την κάθε εταιρεία).

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα περισσότερα λιμάνια να είναι πλέον απελευθερωμένα, ενώ το κράτος παρεμβαίνει σε ορισμένα, κυρίως άγονα δρομολόγια.[21]

6.2 Άγονες Γραμμές

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, το κράτος συνεχίζει να οργανώνει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα δρομολόγησης καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε 3 στάδια:

1) Το ΥΕΝ ανακοινώνει το ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύψουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια, αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.

2) Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες (ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 ετών. Συνήθως σε αυτό το στάδιο δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον από την πλευρά των ιδιοκτητών.

3) Τέλος, εάν μετά την λήξη του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές αναγνωρίζονται ως

μη εμπορικές (άγονες), στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν. Η επιδότηση που δίνει το κράτος συλλέγεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον επίναυλο, ο οποίος είναι ενσωματωμένος στην τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και αποτελεί το 3%.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την παραπάνω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα με την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά ζήτησης καθώς και τον τύπο πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί. Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής.

Σε αντίθεση με την ελληνική ακτοπλοΐα, η αντίστοιχη αγορά της Αδριατικής είναι πλήρως απελευθερωμένη, καθώς επιτρέπεται στους πλοιοκτήτες να καθορίζουν οι ίδιοι το ακτοπλοϊκό δίκτυο (γραμμές δρομολόγησης), τη διάρκεια δρομολόγησης, τη συχνότητα εξυπηρέτησης κάθε γραμμής, καθώς και τις τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων. Η μόνη τους υποχρέωση είναι μία δήλωση στο YEN, με τα χαρακτηριστικά δρομολόγησης, ένα μήνα πριν την έναρξη της υπηρεσίας. Παρ' όλα αυτά, δεν εντοπίζονται φαινόμενα περιορισμού των δρομολογίων κατά τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης. Σε αυτό συμβάλλει η εξάρτηση των εταιρειών από τα έσοδα διακίνησης φορτηγών, καθώς οι συμφωνίες με τις μεταφορικές εταιρείες καθιστούν αναγκαία την πραγματοποίηση δρομολογίων καθ' όλη την διάρκεια του έτους.[21]

6.3 Το ακτοπλοϊκό Δίκτυο

Η εισαγωγή του νόμου 2932/01 δημιούργησε ένα οργανωμένο Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών το οποίο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου κάθε έτους με απόφαση του YENANΠ ύστερα από σύμφωνη γνώμη του ΣΑΣ και καθορίζει:

- τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης και τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας

- τον ελάχιστο αριθμό δρομολογίων κάθε σύνδεσης ανάλογα με την εποχικότητα της ζήτησης και την μορφή των μεταφορικών αναγκών και
- τα πρότυπα πλοίου για κάθε γραμμή

Επίσης μέσα στις αρμοδιότητές του είναι η οργάνωση ενός χάρτη ακτοπλοϊκών συνδέσεων της ηπειρωτικής με την νησιωτική Ελλάδα και η οργάνωση ενός χάρτη για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών μεταξύ τους.

Οι δρομολογιακές γραμμές πλέον διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με την σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στην διάταξη των λιμανιών και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους. Τα πλοία πλέον θα έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν δρομολόγια είτε τακτικά είτε επιδοτούμενα είτε και τα δύο χωρίς να έχουν περιορισμό για το ποια κατηγορία θα διαλέξουν. Με αυτόν τον τρόπο αλλάζει το καθεστώς που ίσχυε πριν την εφαρμογή του Νόμου, δηλαδή η εξυπηρέτηση μίας κερδοφόρας γραμμής από μία ή περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες για πολλά χρόνια.

Για λόγους δημοσίου συμφέροντος, το ΥΕΝΑΝΠΠ παρεμβαίνει στον καθορισμό των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας για λόγους δημοσίου συμφέροντος και κοινωνικής συνοχής. Ο διαγωνισμός για την εξυπηρέτηση των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας είναι μειοδοτικός και μπορούν να συμμετέχουν όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες της Ευρώπης με την προσκόμιση των κατάλληλων δικαιολογητικών και εγγυήσεων.

Γραμμές Τακτικής Δρομολόγησης: Η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης περιλαμβάνει συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο καθοριζόμενο με απόφαση του ΥΕΝ, συγκεκριμένες ετήσιες δρομολογιακές περιόδους, εγγυητικές επιστολές και παράβολα, δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ακόμα και για τις τακτικές γραμμές και εκδίκαση ενστάσεων μέσω της ΡΑΘΕ (καταργήθηκε το 2004 και αντικαταστάθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού). Η σταδιακή απελευθέρωση των τακτικών γραμμών ξεκίνησε σταδιακά το 2005 από ορισμένα δευτερεύοντα λιμάνια και το 2006 ξεκίνησε η απελευθέρωση αρκετών δρομολογίων με αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά.

Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας: Στην περίπτωση που δεν εκδηλώνεται επιχειρηματικό ενδιαφέρον για κάποιες μη κερδοφόρες γραμμές ή οι προτάσεις που έχουν υποβληθεί δεν κρίνονται ικανοποιητικές για την εξυπηρέτηση των

απομακρυσμένων νησιών, το YEN επιβάλλει στους ακτοπλόους να συμπεριλάβουν τα «άγονα» νησιά στα δρομολόγια τους και υπογράφεται σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά από μειοδοτικό διαγωνισμό η οποία μπορεί να έχει χρονική διάρκεια από 1 μέχρι και 12 χρόνια. Η οικονομική κάλυψη των ακτοπλόων για την δραστηριοποίησή τους σε μη προσοδοφόρες γραμμές πρόερχεται από επιδοτήσεις που εγκρίνουν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Αιγαίου. Οι επιδοτήσεις αυτές καλύπτονται κατά ένα ποσοστό από τον επίνευλο 3% που επιβάλλεται σε όλα τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. [23]

Η Διεύθυνση Μεταφορών του YENANΠ η οποία ασχολείται με τον καθορισμό του ακτοπλοϊκού δικτύου και των άγονων γραμμών έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες που κατανέμονται μεταξύ των τμημάτων της ως εξής:

1) Τμήμα Α΄ Ακτοπλοϊκού Δικτύου: Το Τμήμα Ακτοπλοϊκού Δικτύου έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

α) Την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της ακτοπλοΐας, καθώς και τη συγκέντρωση, μελέτη και επεξεργασία στοιχείων για την κατάρτιση προγραμμάτων με σκοπό την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας.

β) Τη μελέτη, οργάνωση και συντονισμό της δράσης των αρμόδιων υπηρεσιών για την προστασία και την ασφάλεια γενικά του θαλάσσιου χώρου του Αιγαίου και ειδικότερα την προστασία του από την αρχαιοκαπηλία, τα ναρκωτικά, τη λαθρεμπορία, την παράνομη αλιεία και την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συνεργασία με τα αντίστοιχα καθ' ύλην Υπουργεία.

γ) Τη μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων μέτρων για την οργάνωση, βελτίωση και ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού δυναμικού στις δρομολογιακές γραμμές.

δ) Τη μελέτη, εισήγηση και διεκπεραίωση της διαδικασίας χορήγησης αδειών σκοπιμότητας.

ε) Τον προγραμματισμό και την έκδοση των αποφάσεων καθορισμού ετήσιων δρομολογίων των πλοίων στις δευτερεύουσες γραμμές και την έγκριση ακινησίας

πλοίων.

στ) Την εποπτεία έκδοσης των αποφάσεων καθορισμού δρομολογίων στις τοπικές γραμμές.

ζ) Την παρακολούθηση της κανονικής εκτέλεσης δρομολογίων και την αντιμετώπιση εκτάκτων συγκοινωνιακών αναγκών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

η) Την επεξεργασία, μελέτη και εισήγηση θεμάτων στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) και την παρακολούθηση της λειτουργίας της.

θ) Την τήρηση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων που αφορούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες.

2) Τμήμα Β' Άγονων Γραμμών: Το Τμήμα Άγονων Γραμμών έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

α) Τη μελέτη των συνθηκών οικονομικής εκμετάλλευσης των επιβατηγών και Ε/Γ-Ο/Γ ακτοπλοϊκών και φορτηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

β) Τη μελέτη, εκπόνηση και την από κοινού με το Τμήμα Ακτοπλοϊκού Δικτύου έγκριση του προγράμματος κύριων άγονων και άγονων ταχυδρομικών γραμμών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) Τη διεκπεραίωση της διαδικασίας μίσθωσης των άγονων γραμμών που περιλαμβάνονται στα εγκεκριμένα προγράμματα (προκηρύξεις δημόσιων μειοδοτικών διαγωνισμών, κατακυρώσεις αποτελεσμάτων, κατάρτιση συμβάσεων).

δ) Την παρακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας των μισθωμένων άγονων γραμμών.

ε) Την παρακολούθηση των δαπανών και την μέριμνα για την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων σε σχέση με αθετήσεις συμβατικών υποχρεώσεων εκτέλεσης δρομολογιακών γραμμών.

ζ) Την εισήγηση για τον καθορισμό νέων ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων και την παρακολούθηση εφαρμογής του εγκεκριμένου ναυτολογίου. [24]

6.4 Η Απελευθέρωση του Κλάδου προκάλεσε Σημαντικές Αλλαγές

6.4.1 Ανανέωση του Στόλου.

Η προσδοκία της άρσης του καμποτάζ και της επιβολής ορίων ηλικίας οδήγησε τις εταιρείες του κλάδου σε σταδιακή ανανέωση του στόλου, η οποία έγινε πιο εντατική μετά το 2000. Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες σύμφωνα με στοιχεία που συλλέχθηκαν τον Νοέμβριο του 2008 διαθέτουν τα νεότερα πλοία στην Ευρώπη παρά τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα τελευταία χρόνια εξαιτίας των υψηλών τιμών στα καύσιμα. Οι εταιρείες την τελευταία δεκαετία προχώρησαν σε σημαντική ανανέωση του στόλου τους κατασκευάζοντας νέα επιβατηγά πλοία - συμβατικά, νέας τεχνολογίας και ταχύπλοα - καθώς και με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, μικρής ηλικίας, τα οποία μετασκευάστηκαν και αναβαθμίστηκαν προκειμένου να καλύπτουν πλήρως όλες τις διεθνείς Συμβάσεις Ασφάλειας πλου, προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασίας του περιβάλλοντος. Πρωταγωνιστές στον εκσυγχρονισμό του στόλου τους ήταν οι εταιρείες BlueStar Ferries, Minoan Lines, Hellenic Sea Ways (HSW), ANEK και NEL. Οι συγκεκριμένες εταιρείες επένδυσαν τεράστια ποσά - τα οποία άντλησαν μέσω Χρηματιστηρίου και από τραπεζικό δανεισμό - για την αγορά νέων πλοίων τα οποία σταδιακά δρομολογήθηκαν στην αγορά του Αιγαίου αλλά και στη Αδριατική. Αποτέλεσμα όλων αυτών των στρατηγικών κινήσεων ήταν να ανανεωθεί ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος και να μετατραπεί στο νεότερο, ασφαλέστερο και πλέον σύγχρονο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ειδικότερα, σε σύνολο 103 πλοίων που εκτελούν δρομολόγια σε

Αιγαίο, Ιόνιο και Αδριατική τα 24 πλοία είναι κατασκευασμένα από το 2000 και μετά, και τα 26 έχουν κατασκευασθεί μετά το 1990. Ωστόσο, υπάρχουν και αρκετά σκάφη τα οποία βρίσκονται στο όριο των 35 ετών και άνω που όμως, δεν θα πρέπει να θεωρούνται « ως επικίνδυνα» καθώς από τους ελέγχους που έχουν γίνει προκύπτει ότι η συντριπτική πλειοψηφία αυτών είναι καλοσυντηρημένα. Συνολικά, υπάρχουν 8 πλοία τα οποία φέτος το καλοκαίρι θα έχουν ηλικία άνω των 35 ετών. Πρόκειται για τα σκάφη, Μιλένα (39 ετών), Νταλιάνια (39 ετών), Μαρίνα (37 ετών), Μύκονος (37 ετών), Άγιος Γεώργιος (36 ετών), Λισσός (36 ετών), Μυτιλήνη (35 ετών) και Ροδάνθη (35 ετών). Επίσης, υπάρχουν και 11 πλοία τα οποία φέτος το καλοκαίρι θα είναι ηλικίας άνω 30 ετών. Πρόκειται για τα πλοία, Ρομίλντα (34 ετών), Λατώ (34 ετών), Θεόφιλος (33 ετών), Πηνελόπη (33 ετών), Μυρτιδιώτισσα (33 ετών), Αρχάγγελος (33 ετών), Ιεράπετρα Α (33 ετών), Β Κορνάρος (32 ετών), Εξπρές Πήγασος (31 ετών), Δημητρούλα (30 ετών) και Super Ferry 2 (34 ετών). Με απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όλα τα πλοία που είναι άνω των 30 ετών και έχουν προσαρμοσθεί στα προβλεπόμενα της «Συνθήκη της Στοκχόλμης» (πρόσθετες παρεμβάσεις σχετικά με την βελτίωση των μέσων πυρασφάλειας, της ευστάθειας του σκάφους, μέσω εργασιών ενίσχυσης των στεγανών, ώστε μετά από πρόσκρουση να μην πλημμυρίζει το γκαράζ του πλοίου με θαλασσινό νερό) θα μπορούν να συνεχίσουν να εκτελούν δρομολόγια και πέραν του 38ου έτους τους, όπως γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στον αντίποδα των μεγάλης ηλικίας πλοίων, που όμως είναι αξιόπλοα και ασφαλή, όπως φάνηκε στην περίπτωση του 33χρονου «Θεόφιλος» όταν προσέκρουσε σε ξέρα όπου όλα τα σωστικά μέσα λειτούργησαν σωστά, υπάρχουν και τα «νεούλια» της ακτοπλοΐας. Πρόκειται για τα πλοία, Ανδρέας ΙΙ (8 ετών), BluStar 1 (8 ετών), BlueStar 2 (8 ετών), BlueStar Ithaki (8 ετών), BlueStar Naxos (6 ετών) και Highspeed 1 (9 ετών), Highspeed 2 (8 ετών), Highspeed 3 (8 ετών), Highspeed 4 (8 ετών) και Highspeed 5 (3 ετών), το Νήσος Μύκονος (3 ετών), το Νήσος Χίος (2 ετών), το Κνωσός Παλλάς (8 ετών), το Φαιστός Παλλάς (7 ετών) το Σάος ΙΙ (7 ετών) κ.α. [25]

6.4.2 Αυξημένες Τιμές Ακτοπλοϊκών Ναύλων μέχρι το τέλος του 2008.

Η διαδικασία ανανέωσης του στόλου ενισχύθηκε και από την απελευθέρωση των ναύλων οικονομικής θέσης το 2006 και την συνεπακόλουθη αύξηση των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Συγκεκριμένα, κατά την περίοδο 2001-2008, οι τιμές των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών αυξήθηκαν κατά 43% έναντι 24% για τις αεροπορικές υπηρεσίες και 22% για το γενικό δείκτη καταναλωτή (σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο λόγος της τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου ως προς το αεροπορικό εισιτήριο για τη γραμμή Αθήνα (Πειραιάς) – Ηράκλειο είναι 1/3 (ενώ για τα φθηνά αεροπορικά εισιτήρια της Ολυμπιακής, ο λόγος αυτός αγγίζει το 1/2) από 1/3,5 το 2001. Πρέπει να σημειώσουμε ότι η εξέλιξη αυτή δεν οδήγησε σε σημαντική υποκατάσταση από τη μετακίνηση μέσω αεροπλάνου, καθώς η επιβατική κίνηση στα νησιά του Αιγαίου αυξήθηκε κατά 43% για την ακτοπλοΐα έναντι 48% για τις αεροπορικές μεταφορές την τελευταία πενταετία. [21]

Οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων στα περισσότερα δρομολόγια αυξάνονταν χρόνο με τον χρόνο μέχρι το τέλος του καλοκαιριού του 2008. Το φθινόπωρο του 2008 η παγκόσμια οικονομική ύφεση, όπως ήταν φυσικό, επηρέασε τον κλάδο της ακτοπλοΐας. Οι εταιρείες βλέποντας ότι η οικονομική κρίση μπορεί να μειώσει την κερδοφορία τους, ξεκίνησαν την μείωση των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων τους, βοηθούμενες βέβαια και από την μεγάλη πτώση της τιμής του πετρελαίου. Παρακάτω θα δώσουμε παραδείγματα 2 εταιρειών οι οποίες μείωσαν τις τιμές τους το 2009 σε σχέση με το 2008. Για την εταιρεία Α θα κάνουμε σύγκριση τιμών σε 3 δρομολόγια.

Το πρώτο δρομολόγιο της εταιρείας Α είναι το Πειραιάς – Ηράκλειο.

Πειραιάς-Ηράκλειο	Μάιος 2008	Μάιος 2009	Μεταβολή %
Deck (κατάστρωμα)	39,00 ευρώ	30 ευρώ	-30%
I.X.	79,50 ευρώ	62,00 ευρώ	-28%

Η εταιρεία Α στο πολύ ανταγωνιστικό δρομολόγιο του Πειραιάς – Ηράκλειο μειώνει τις τιμές της κατά 30% στο εισιτήριο οικονομικής θέσης και κατά 28% στο εισιτήριο του I.X. Τα οχήματα είναι έως 6 μέτρα μήκος και έως 2 μέτρα ύψος.

Το δεύτερο δρομολόγιο της εταιρείας Α είναι το Πάτρα –Αγκόνα.

Πάτρα – Αγκόνα	2008						2009					
	Π1		Π2		Π3		Π1		Π2		Π3	
Οικονομική Θέση	53	37	53	37	77	54	51	36	51	36	72	50
I.X.	73	51	77	54	121	85	71	50	71	50	113	79

Οι πρώτες τιμές σε κάθε περίοδο αφορούν μετάβαση και οι δεύτερες επιστροφή. Στις τιμές της επιστροφής είναι υπολογισμένη 30% έκπτωση με την προϋπόθεση ότι τα εισιτήρια εκδίδονται μετ'επιστροφής ταυτόχρονα. Τα οχήματα είναι έως 6 μέτρα μήκος και έως 2 μέτρα ύψος. Οι τρεις περίοδοι για το 2009 είναι οι εξής:

ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	Όλες οι υπόλοιπες ημερομηνίες	
ΜΕΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΙΤΑΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	- Ιούλιος : 6, 8, 11, 13, 15, 18, 20, 22, 24, 25, 27, 29. / Αύγουστος : 5, 7, 8, 10.
	ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ	- Αύγουστος : 1, 3, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 31. / Σεπτέμβριος : 2, 3, 5.
ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΙΤΑΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	- Ιούλιος : 3, 4, 10, 17, 31. / Αύγουστος : 1, 3.
	ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ	- Αύγουστος : 15, 17, 19, 20, 22, 24, 26, 27, 29.

Οι μειώσεις των τιμών στο δρομολόγιο Πάτρα-Αγκόνα είναι πιο μικρές από το προηγούμενο δρομολόγιο, αλλά παρατηρούμε ότι η συγκεκριμένη εταιρεία έχει επηρεαστεί από την οικονομική ύφεση, την πτώση του πετρελαίου και την ένταση του ανταγωνισμού και προβαίνει σε μειώσεις των ναύλων. Για την 3^η περίοδο η μείωση της οικονομικής θέσης ανέρχεται στο 7% και η μείωση στον ναύλο του αυτοκινήτου είναι περίπου 7% από το 2008 στο 2009.

Το τρίτο δρομολόγιο της εταιρείας Α είναι το Πάτρα-Βενετία.

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Πάτρα - Βενετία	2008						2009					
	Π1		Π2		Π3		Π1		Π2		Π3	
Οικονομική Θέση	54	38	57	40	77	54	51	36	51	36	73	51
I.X.	74	52	81	57	131	92	71	50	71	50	124	87

Ισχύουν ακριβώς τα ίδια με την παραπάνω γραμμή όσον αφορά τις περιόδους και την έκπτωση 30%. Για την 3^η περίοδο η μείωση της οικονομικής θέσης ανέρχεται στο 5,4% και η μείωση στον ναύλο του αυτοκινήτου επίσης 5.4%.

Για την εταιρεία Β θα εξετάσουμε το δρομολόγιο Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος.

Πειραιάς-Σύρος	Απρίλιος 2008	Μάρτιος 2009	Μεταβολή
Κατάστρωμα	26 ευρώ	23 ευρώ	-13%
I.X.	71 ευρώ	67,50 ευρώ	-5%
Πειραιάς-Τήνος	Απρίλιος 2008	Μάρτιος 2009	Μεταβολή
Κατάστρωμα	28 ευρώ	25 ευρώ	-12%
I.X.	75 ευρώ	71,50 ευρώ	-5%
Πειραιάς-Μύκονος	Απρίλιος 2008	Μάρτιος 2009	Μεταβολή
Κατάστρωμα	30,50 ευρώ	27 ευρώ	-13%
I.X.	81 ευρώ	77 ευρώ	-5%

Παρατηρούμε ότι οι μειώσεις της εταιρείας Β είναι μεγαλύτερες στην οικονομική θέση (περίπου 13%) από την μείωση στον ναύλο των οχημάτων (περίπου 5%) από το 2008 στο 2009. Πάντως είναι γεγονός ότι οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν ρίξει τις τιμές τους το 2009 σε σχέση με το 2008 για να αντιμετωπίσουν την οικονομική ύφεση, όπως είδαμε για τις δύο παραπάνω εταιρείες. Επίσης οι προσφορές σε οικογενειακά πακέτα, σε VIP καμπίνες και διάφορες σημαντικές εκπτώσεις σε περιορισμένο αριθμό εισιτηρίων οικονομικής θέσης είναι πλέον πάγια στρατηγική των ακτοπλοϊκών εταιρειών για την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού

πελατών, λόγω της περιορισμένης κινητικότητας τουριστών που εμφανίζεται από τις αρχές του 2009.

6.4.3 Αύξηση των Επιδοτήσεων για τις Γραμμές Χαμηλής Επιβατικής Κίνησης.

Οι γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης έχουν στην πλειονότητά τους τα συνήθη χαρακτηριστικά των γραμμών με υψηλό κόστος ανά επιβάτη ανά μίλι: α) μικρές αποστάσεις (και ως εκ τούτου υψηλό σταθερό κόστος) και β) χαμηλή πληρότητα (καθώς λόγω καιρικών συνθηκών δεν μπορούν να δρομολογηθούν μικρά πλοία). Συνεπώς, οι γραμμές αυτές αν δεν επιδοτηθούν δεν είναι εμπορικά εκμεταλλεύσιμες. Η πλειονότητα των άγονων γραμμών βρίσκεται στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων. Οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές έχουν αυξηθεί εντυπωσιακά τα τελευταία χρόνια από σχεδόν 1 εκατ. ευρώ ετησίως στις αρχές της δεκαετίας του 1990 σε σχεδόν 100 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2008-2009 – ποσό που καλύπτεται την τρέχουσα περίοδο μόνο κατά το 1/3 από τον επίνευλο στα εισιτήρια. Ωστόσο, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιδοτήσεων (60% για την περίοδο 2003-2008) απορροφάται από 5 εταιρείες. Βασικές αιτίες για την αύξηση των επιδοτήσεων είναι:

A) οι επιλογές των κυβερνήσεων όσον αφορά την κοινωνική πολιτική και την περιφερειακή ανάπτυξη του Αιγαίου και

B) η απελευθέρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών το 2002

Η αύξηση του αριθμού των επιδοτούμενων γραμμών δικαιολογείται, καθώς τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου έδωσαν προτεραιότητα στην ανάπτυξη των νησιών και σαν αποτέλεσμα ο αριθμός των επιδοτούμενων γραμμών έφτασε τις 45 το 2002 από τις 18 το 1991. Παράλληλα, με την εφαρμογή του νόμου 2932/2001, η αύξηση αυτή εντάθηκε καθώς άλλαξε ο τρόπος προσδιορισμού των άγονων γραμμών. Συγκεκριμένα, πριν το 2002 μια γραμμή χαρακτηριζόταν ως άγονη βάσει αντικειμενικών κριτηρίων (κυρίως σε όρους επιβατικής κίνησης). Παράλληλα, κάποια από τα νησιά χαμηλής επιβατικής κίνησης παρεμβάλλονταν υποχρεωτικά στα επικερδή δρομολόγια, με αποτέλεσμα να γίνεται επιδότηση κάποιων μη αποδοτικών δρομολογίων από τα κέρδη των κερδοφόρων γραμμών. Στη συνέχεια τα υπόλοιπα νησιά χαμηλής επιβατικής κίνησης που δεν συμπεριλαμβάνονταν σε κάποιο από τα προαναφερθέντα δρομολόγια οργανώνονταν σε μη επικερδείς γραμμές που

λάμβαναν επιδότηση (άγονες γραμμές). Μετά το 2002 ωστόσο, άγονες χαρακτηρίζονται όλες οι μη εμπορικές γραμμές - οι γραμμές δηλαδή για τις οποίες δεν εκδηλώνεται εμπορικό ενδιαφέρον στους διαγωνισμούς τακτικής δρομολόγησης. Το σύστημα αυτό προσδιορισμού των άγονων γραμμών οδήγησε σε περαιτέρω αύξηση του αριθμού τους (σε 85 την περίοδο 2008-2009 από 45 την περίοδο 2002-2003).

Επίσης πρέπει να προσθέσουμε ότι διαχρονικά παρατηρείται αύξηση των απαιτούμενων δρομολογίων από 2 σε 3 την εβδομάδα κατά μέσο όρο ανά γραμμή, για λόγους κοινωνικής πολιτικής.

Όπως είναι λογικό, οι αυξήσεις του αριθμού των γραμμών και των δρομολογίων ανά γραμμή ακολουθήθηκαν από αύξηση του ποσού της επιδότησης ανά δρομολόγιο. Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών το 2002 οδήγησε τα αρμόδια υπουργεία σε ένταση της προσπάθειας προσέλκυσης πλοιοκτητών για τις συμβάσεις των άγονων γραμμών. Έτσι, η μέση επιδότηση ανά δρομολόγιο προσέγγισε τα 4200 ευρώ το 2003 από 2350 ευρώ το 2002. Επιπλέον, η ανοδική πορεία του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια οδήγησε σε άνοδο του κόστους λειτουργίας των πλοίων και συνεπώς των επιδοτήσεων ανά μίλι. Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του ΥΕΝΑΝΠ, η μέση επιδότηση ανά δρομολόγιο ανά μίλι εκτιμάται να φτάσει τα 5500 με 6000 ευρώ την περίοδο 2008-2009. [21]

Συνολικά κατά την διάρκεια των ετών 2003 και 2008 επιδοτήθηκαν 132 εταιρείες οι οποίες εκτέλεσαν δρομολόγια συνδέοντας τα μεγάλα λιμάνια της χώρας με το σύνολο των νησιών του Αιγαίου και του Ιονίου, καθώς και τοπικά μεγάλα νησιά με μικρότερα. [26]

ΠΙΝΑΚΑΣ 1	
Οι δέκα μεγαλύτερες επιδοτήσεις στο διάστημα 2003 - 2008 (σε ευρώ)	
«Σι Λινκ Φέρις ΝΕ»	28.746.384,79
ΛΑΝΕ	18.254.019,42
ΣΑΟΣ	14.667.605,17
ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΝΕ	12.424.230,09
«Μπλου Σταρ Φέρις ΝΑΕ»	9.654.754,73
ΑΝΕΝ ΑΕ	8.894.597,01
ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ ΑΕ	8.602.503,73
ΣΑΜΗ ΝΕ	6.717.615,44
ΜΑΡΕ ΝΕ	6.250.492,09
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ Ι ΝΕ	6.112.381,24
ΣΥΝΟΛΟ	120.324.583,70

Πίνακας 2: Οι 10 Μεγαλύτερες Επιδοτήσεις στο διάστημα 2003-2008

Πηγή: <http://aegaio.blogspot.com/>

7. Χαρακτηριστικά του Περιβάλλοντος της Ελληνικής Ακτοπλοΐας

7.1 SWOT ANALYSIS

Στον παρακάτω πίνακα θα κάνουμε μία προσπάθεια να αποτυπώσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος της ακτοπλοϊκής αγοράς με την S.W.O.T ανάλυση, καταγράφοντας τόσο τις δυνατότητες και αδυναμίες του κλάδου όσο και τις ευκαιρίες και τις απειλές που παρουσιάζονται.

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- Αναγκαιότητα ανανέωσης στόλου
- Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για καλύτερη εξυπηρέτηση των εταιρειών και του κοινού
- Είσοδος ιδιωτών επιχειρηματιών στον κλάδο ως στρατηγικοί επενδυτές και μέτοχοι
- Διαφαινόμενη βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων για το 2009 σε σχέση με το 2008
- Διοικήσεις υψηλής ποιότητας και δυναμικής με πολυετή εμπειρία στην αντιμετώπιση δυσμενών συνθηκών αγοράς.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις και συνέργειες δημιουργώντας δυνατούς πόλους έτοιμους να ανταγωνιστούν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό από νέα επιχειρηματικά σχήματα.
- Νέα πακέτα επιδοτήσεων από ΕΕ και Ελληνικό Δημόσιο αποτελούν κίνητρα για νέες επενδύσεις.
- Ανάγκη νέων επενδύσεων σε νέες μορφές θαλάσσιων μεταφορών.
- Σημαντική πτώση στην τιμή του πετρελαίου το 2009, η οποία ρίχνει το λειτουργικό κόστος στις εταιρείες και τους αφήνει περιθώρια για μείωση των εισιτηρίων προς όφελος του ανταγωνισμού.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Αύξηση μέσου όρου ηλικίας στόλου στην Ελληνική αγορά.
- Πολλοί έμμεσοι φόροι στο κόστος των εισιτηρίων περιορίζουν τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιρειών.
- Κρατήσεις υπέρ τρίτων
- Καθυστερήσεις στο σύστημα των επιδοτήσεων.
- Ελλειπή δρομολόγια στις άγονες γραμμές κατά την διάρκεια του χειμώνα.

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Καθυστέρηση στην χάραξη κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον.
- Ελλειπής υποδομή κυρίως σε περιφερειακά λιμάνια.
- Μείωση στόλου
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός στην αγορά της Αδριατικής.
- Μείωση της τραπεζικής πίστης λόγω της οικονομικής ύφεσης.

7.2 Δομή του Κλάδου

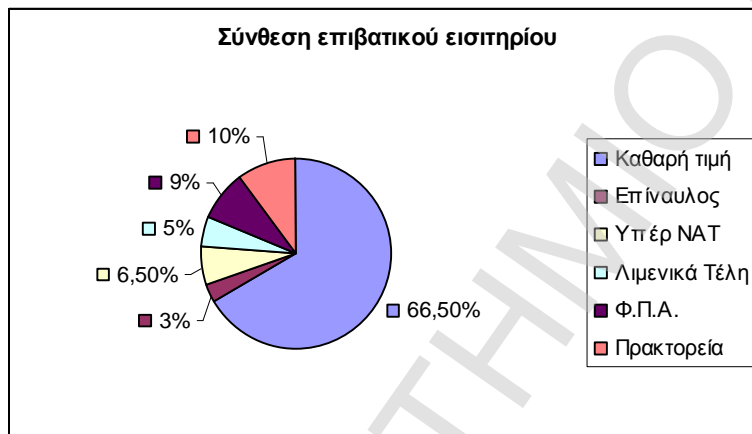
(I) Η δομή του κλάδου χαρακτηρίζεται από σχετικά μεγάλο αριθμό εταιρειών ανά γραμμή. Τα χαρακτηριστικά του κλάδου της ακτοπλοΐας οδηγούν σε ολιγοπωλιακές δομές στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Αν και η συνολική διακίνηση επιβατών και οχημάτων στην Ελλάδα πραγματοποιείται σε ποσοστό 50% από τρεις μόνο εταιρείες, η ελληνική αγορά μπορεί να θεωρηθεί από τις σχετικά πιο ανταγωνιστικές ακτοπλοϊκές αγορές βάσει του αριθμού εταιρειών ανά γραμμή. Εξαιρώντας τις άγονες γραμμές (που ούτως ή άλλως είναι φυσικά μονοπώλια), το 1/3 των γραμμών εξυπηρετείται από περισσότερες από μία εταιρείες. [27]

(II) Η αγορά ακτοπλοΐας στην Ελλάδα είναι μερικώς απελευθερωμένη. Συγκεκριμένα, οι διαρθρωτικές μεταβολές των τελευταίων ετών έχουν επιτύχει τη δημιουργία μίας σχετικά ελεύθερης ακτοπλοϊκής αγοράς στους παρακάτω τομείς:

- απελευθέρωση δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών
- απελευθέρωση των ναύλων
- κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων

(III) Οι στρεβλώσεις της αγοράς, όπου παρά τις πολιτικές απελευθέρωσης, η διατήρηση της κρατικής παρέμβασης όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και τις άγονες γραμμές διατηρεί σημαντικές και εν μέρει αναπόφευκτες αλλοιώσεις. Συνεπώς, ενώ η αγορά της Αδριατικής είναι πλήρως απελευθερωμένη, οι ναύλοι στο Αιγαίο επιβαρύνονται από δύο στρεβλώσεις:

(α) Η τελική τιμή του ναύλου επιβαρύνεται σημαντικά με εισφορές και τέλη υπέρ τρίτων, τα οποία συνολικά αποτελούν το 33,5% της τελικής τιμής του επιβατικού εισιτηρίου και 43,5% για τα οχήματα, φαινόμενο το οποίο δεν παρατηρείται σε τέτοιο βαθμό σε άλλες χώρες. (Στα οχήματα ο Φ.Π.Α. είναι 19% ενώ στους επιβάτες 9%.)



Διάγραμμα 2: Σύνθεση Επιβατικού Εισιτηρίου

Πηγή: Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας

(β) Σε μία αγορά που χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, η υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση των πλοίων, σε συνδυασμό με τις υποχρεώσεις ελάχιστης συχνότητας δρομολογίων, αποτελούν θέματα τριβής. Συγκεκριμένα το YEN επιβάλλει στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις όρους σχετικά με:

- I) την υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων για 10 μήνες ετησίως (και 7 ½ μήνες για τα ταχύπλοα
- II) την συχνότητα των δρομολογίων

III) τον αριθμό και την σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, στα οποία πρέπει να περιλαμβάνεται ένας ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και μελών πληρώματος

IV) υποχρεωτική ελληνομάθεια για το σύνολο των μελών του πληρώματος επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία. Η συγκεκριμένη ρύθμιση οδηγεί ουσιαστικά σε κατεξοχήν ελληνικά πληρώματα των οποίων οι μισθοί είναι σημαντικά υψηλότεροι. [21]

Στο σημείο αυτό είναι απαραίτητο να επισημάνουμε ότι η δεκάμηνη δρομολόγηση επιβάλλεται για λόγους κοινωνικής πολιτικής, ενώ η στρέβλωση αυτή δεν υφίσταται σε βαθμό που να οδηγεί τον κλάδο σε μη υγιή ετήσια κερδοφορία (λόγω και της παράλληλης προστασίας που παρέχει με την απαγόρευση εισόδου άλλων ανταγωνιστών κατά την πιο ελκυστική θερινή περίοδο.) Συγκεκριμένα φαίνεται τελικά ότι οι επιχειρήσεις “αυτοεπιδοτούν” το ζημιογόνο εξάμηνο με την υγιή κερδοφορία του εξαμήνου υψηλής επιβατικής κίνησης στο οποίο οι ναύλοι είναι σχετικά αυξημένοι σε σχέση με την περίοδο χαμηλής κίνησης.

7.3 Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Η προσπάθεια των ακτοπλοϊκών εταιρειών για εκσυγχρονισμό του στόλου τους μέσω επενδύσεων εκατομμυρίων ευρώ φαίνεται ακόμα να μην έχει αντίκρουσμα λόγω των σημαντικών προβλημάτων που έχουν τα λιμάνια της χώρας σε υποδομή, εξοπλισμό και περιβαλλοντική προστασία. Πολλά νησιωτικά λιμάνια μένουν εκτός τακτικών δρομολογίων διότι δεν μπορούν να δέσουν σε αυτά πλοία κυρίως νέας τεχνολογίας. Η είσοδος σκαφών νέας τεχνολογίας προϋποθέτει σύγχρονες λιμενικές υποδομές που τις περισσότερες φορές πρέπει να είναι διαφορετικές και προσαρμοσμένες σε κάθε τύπο σκάφους. Η τροποποίηση κάθε λιμανιού ως προς την μεταφορική ικανότητα και το εκτόπισμα κάθε πλοίου που εξυπηρετείται βέβαια θεωρείται εκτός πραγματικότητας, γιατί το κόστος για τις εξειδικευμένες κατασκευές και τις παρεμβάσεις θα δημιουργούσε αρνητικές οικονομίες κλίμακας για το κράτος οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποσβεσθούν ποτέ. Η ακτοπλοϊκή αγορά, έτσι όπως παρουσιάζεται σήμερα, δεν μπορεί να προσδιοριστεί εύκολα, καθώς οι εξελίξεις στην κατασκευή νέων τύπων πλοίων διαφορετικών ταχυτήτων και εκτοπίσματος είναι συνεχείς και

σαν αποτέλεσμα είναι αδύνατη η πρόβλεψη και ο σχεδιασμός έργων, το κόστος των οποίων είναι πολύ υψηλό. Βέβαια το γεγονός ότι δεν υπάρχουν η απαραίτητη υποδομή και οι χώροι αναμονής στα νησιώτικα λιμάνια δεν αφορά μόνο το κράτος, αλλά και τους επενδυτές και τους επιχειρηματίες οι οποίοι θα μπορούσαν να βελτιώσουν την κατάσταση αυτών των λιμένων σε συνεργασία με τους κρατικούς φορείς.

7.3.1 Βελτίωση Ελληνικών Λιμένων

Με την ψήφιση του Νόμου 2932/01, τα δέκα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας (Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Ελευσίνα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα και Ραφήνα) ακολουθώντας το παράδειγμα των δύο πρώτων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες με σκοπό την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρει η νέα μορφή οργάνωσης και λειτουργίας καθώς και την ανταπόκριση των οργανισμών στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και του περιβάλλοντος που δραστηριοποιούνται. Η μετατροπή των 10 σημαντικότερων ελληνικών λιμένων σε ΑΕ αποτελεί μία πολύ σημαντική εξέλιξη που ευνοεί τη μελλοντική προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις και στην είσοδό τους στο Χρηματιστήριο. [28]

Οι βασικοί πυλώνες της πολιτικής του ΥΕΝ για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων είναι οι ακόλουθοι:

- Η διαμόρφωση ενός συνολικού και ορθολογικού σχεδιασμού του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος και η ανάπτυξη συνεργασιών και συμπράξεων μεταξύ των λιμένων, σε αναφορά πάντοτε με τους γενικότερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών και τις αναδυόμενες δυνατότητες.
- Η ανάπτυξη ανταγωνιστικών με βάση τα διεθνή πρότυπα λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας — ιδίως σε αναφορά με τα κριτήρια του αυτοματισμού και της ταχύτητας.
- Η διατήρηση και ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των ελληνικών λιμένων και η ενίσχυση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους.
- Η διασφάλιση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος λειτουργίας μέσω του συνδυασμού περιβαλλοντικής προστασίας και εναρμόνισης με διεθνείς και κοινοτικούς κανόνες ασφαλείας. [29]

7.3.2 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά, παρ'όλο που είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας σε όρους επιβατικής διακίνησης (20 εκατ. επιβάτες ετησίως) παρουσιάζει προβλήματα υποδομής στους χώρους ελλιμενισμού των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, καθώς η εμφάνιση νέων μεγαλύτερων σε μήκος πλοίων και ταχυπλόων νέας τεχνολογίας δημιουργεί προβλήματα συμφόρησης για τα πλοία και καθυστερήσεις ειδικά την περίοδο του καλοκαιριού. Η πολιτεία σε συνεργασία με την ΟΛΠ ΑΕ θα πρέπει να προχωρήσει στην επέκταση του λιμανιού σε νέο θαλάσσιο χώρο ώστε τα νέας τεχνολογίας πλοία να μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα. Βέβαια δεν πρέπει να παραλείψουμε την έντονη προσπάθεια που γίνεται από τον ΟΛΠ ΑΕ στην βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα του Κεντρικού Λιμανιού. Τα περισσότερα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια αφορούν κυρίως στην εξυπηρέτηση του κοινού κατά την διάρκεια της αναμονής του, πράγμα το οποίο είναι πολύ θετικό για την λειτουργία του λιμανιού. Παρακάτω καταγράφουμε τα σημαντικότερα:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου
- Κατασκευή πεζογέφυρας
- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού
- 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ
- Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης
- Δωρεάν ασύρματο internet
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

Από οικονομική σκοπιά, ο κύκλος εργασιών του ΟΛΠ σημείωσε μείωση της τάξης του 32,28% και ανήλθε σε 116,04 εκατ. ευρώ έναντι 171,35 εκατ. ευρώ το 2007. Οι κινητοποιήσεις του προσωπικού καθ'όλη την διάρκεια της χρήσης είχαν σαν αποτέλεσμα την εκτροπή των φορτίων προς άλλα λιμάνια της χώρας και του εξωτερικού. Παρ'όλα αυτά σημειώθηκε άνοδος των εσόδων της επιβατικής κίνησης

και των λοιπών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των πλοίων. Τα καθαρά κέρδη του ΟΛΠ παρουσίασαν μείωση κατά 77,25% και ανήλθαν σε 5,59 εκατ. ευρώ έναντι 24,58 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2007.

Τέλος, όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, πρέπει να αναφέρουμε ότι βρίσκονται σε εξέλιξη έργα για την εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα και γίνονται επισκευές και αντικαταστάσεις φρεατίων ομβρίων και υδροδότησης πλοίων. [30]

Παρά τις βελτιώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί σε πολλά λιμάνια της χώρας, προβλήματα εξακολουθούν να υπάρχουν στην προσέγγιση νησιών των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων από πλοία νέων διαστάσεων και τεχνολογίας, τα οποία αντιμετωπίζουν σοβαρά θέματα ασφαλείας τόσο κατά την προσέγγιση (οι εκβαθύνσεις που έχουν γίνει κρίνονται στα περισσότερα νησιωτικά λιμάνια μη επαρκείς) όσο και κατά τον ελλιμενισμό τους.

7.3.3 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

Από το λιμάνι της Ραφήνας (27 χιλ. Ανατολικά της Αθήνας) που βρίσκεται στο μέσον της Ανατολικής ακτής της Αττικής, διενεργούνται πάρα πολλά ακτοπλοϊκά δρομολόγια κυρίως για Κυκλάδες, κεντρικό Αιγαίο και προς κύρια λιμάνια της Εύβοιας. Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας παρουσίασε έσοδα ύψους 3,17 εκατ. ευρώ για το 2008 από 2,23 εκατ. ευρώ το 2007. Τα κέρδη του διαμορφώθηκαν στις 334.665 χιλιάδες ευρώ από 689.186 χιλιάδες ευρώ το 2007. Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων που πραγματοποιούνται ή σχεδιάζονται να γίνουν στο λιμάνι της Ραφήνας είναι ύψους 2,9 εκατ. ευρώ και τα σημαντικότερα είναι:

- Επίχωση και κρηπίδωση ενδιάμεσου λιμενίσκου
- Αναβάθμιση και βελτίωση κρηπίδωμάτων λιμένα Ραφήνας. Το έργο περιλαμβάνει λιμενικά έργα προστασίας, αναβάθμισης και βελτίωση χερσαίων υποδομών.
- Λειτουργικές παρεμβάσεις στο λιμένα Αγίας Μαρίνας. Το έργο περιλαμβάνει λιμενικά έργα, κτιριακά έργα και λοιπά έργα χερσαίας ζώνης.

Η σύνδεση του λιμανιού της Ραφήνας με τα νησιά του Αιγαίου είναι πιο σύντομη από αυτή του Πειραιά λόγω γεωγραφικής θέσης, με αποτέλεσμα τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια και η διάρκεια του ταξιδιού να είναι μειωμένα σε σχέση με αυτά του Πειραιά. [31]

7.4.4 Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου

Το εμπορικό λιμάνι του Λαυρίου (54χιλ. ΝΑ της Αθήνας), είναι το 2^ο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής μετά το λιμάνι του Πειραιά. Από εκεί διενεργούνται τακτικά δρομολόγια για τις Κυκλάδες και το Β. Αιγαίο. Τα έσοδα του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου εκτινάχτηκαν στα 9,35 εκατ.ευρώ το 2008 σημειώνοντας αύξηση σε ποσοστό 461% σε σχέση με το 2007. Τα κέρδη του έφτασαν το 1,17 εκατ. ευρώ από 214.573 χιλιάδες ευρώ που ήταν το 2007. Στο λιμάνι έχουν πραγματοποιηθεί έργα συνολικού προϋπολογισμού 65,5 εκατ. ευρώ και επίσης προγραμματίζονται τα ακόλουθα:

- Η επέκταση του εμπορικού λιμένα νοτιοανατολικά. Το έργο περιλαμβάνει καθαίρεση υπήνεμου* μόλου, επέκταση προσήνεμου* μόλου, κατασκευή χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στη ρίζα του βορειοανατολικού μόλου και ολοκλήρωση κρηπιδωμάτων.
- Επιβατικός σταθμός πλοίων νέας τεχνολογίας. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού.

*υπήνεμος: προστατευόμενος από τους ανέμους

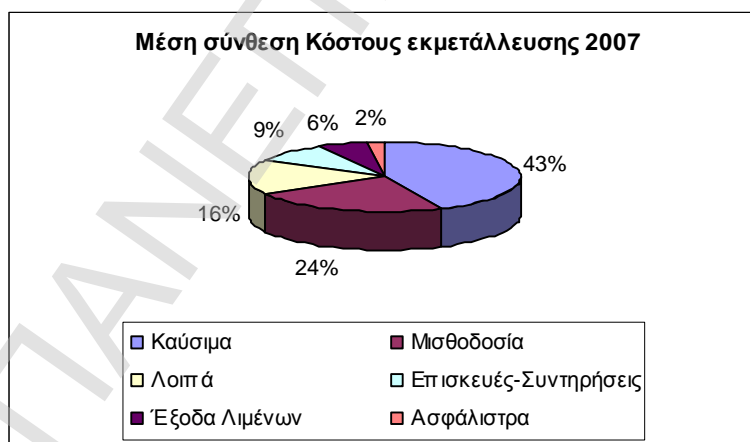
*προσήνεμος: στραμμένος προς τα εκεί από όπου φυσάει ο άνεμος

Τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στο λιμάνι του Πειραιά λόγω συμφορήσεων και απεργιών σε συνδυασμό με τη μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα έχουν οδηγήσει στην ανάγκη εξέτασης της μεταφοράς κάποιων δρομολογίων στο λιμάνι του Λαυρίου.

Προς αυτή την κατεύθυνση, επισπεύδονται τα έργα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού του Λαυρίου με στόχο να αποτελέσει τη δίοδο χιλιάδων τουριστών προς το Αιγαίο. Η θέση του λιμανιού είναι πολύ σημαντική καθώς βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο των Σπάτων και πολύ κοντά σε αρκετά νησιά του Αιγαίου μειώνοντας τον χρόνο και το κόστος του ταξιδιού. Στόχος του ΟΛΛ είναι να δημιουργηθεί ένας πρότυπος επιβατικός σταθμός ο οποίος θα μπορεί να ανταγωνιστεί τα άλλα δύο λιμάνια της Αττικής και βάση των έργων τα οποία γίνονται, το λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί ότι θα παίζει σημαντικό ρόλο στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών μεταφορών. [32],[29],[33]

7.4 Εξάρτηση ναύλων από την τιμή του πετρελαίου

Το κόστος των καυσίμων για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες καταλαμβάνει σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους και συνεπώς αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της κερδοφορίας του κλάδου. Η τιμή του πετρελαίου από το 2001 μέχρι και το 2008 κατέγραψε μία εξωφρενική πορεία από τα 23,12\$ το 2001 στα 94,45\$ το 2008 (αύξηση 308%)! Ως εκ τούτου, το κόστος καυσίμων καταλαμβάνει μερίδιο της τάξης του 43% του κόστους πωληθέντων (μέσος όρος των 5 μεγάλων εταιρειών για το 2007) σε σχέση με 38% που ήταν το ποσοστό για το 2005.

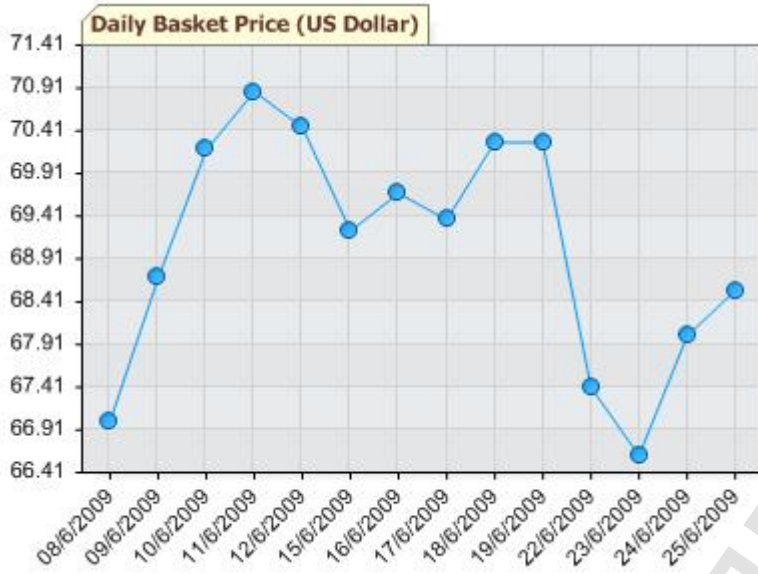


Διάγραμμα 3: Μέση Σύνθεση Κόστους Εκμετάλλευσης Ακτοπλοϊκών Εταιρειών για το 2007

Πηγή: Κλαδικές Μελέτες Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος

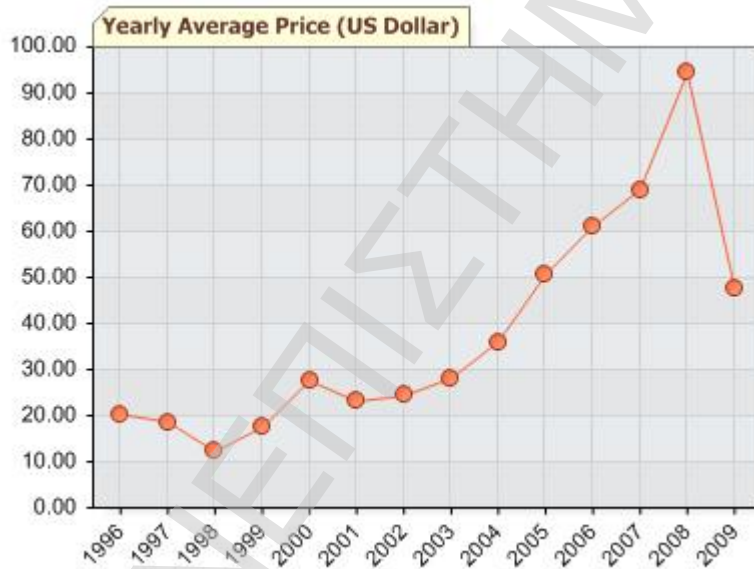
Ειδικότερα για τα ταχύπλοα σύγχρονης τεχνολογίας (που αποτελούν πλέον ένα σημαντικό κομμάτι του ακτοπλοϊκού στόλου), απαιτείται μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου αυξάνοντας το μερίδιο των καυσίμων ως προς το λειτουργικό κόστος κοντά στο 60%. Μία επιπλέον επιβάρυνση για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες προέρχεται από πρόσφατη κοινοτική οδηγία, σύμφωνα με την οποία από την 1/10/2007 γίνεται υποχρεωτική η κατανάλωση καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, τα οποία είναι ακριβότερα σε σχέση με τα παλαιά καύσιμα κατά περίπου 10%. [21] Τον Οκτώβριο του 2008 όμως, ξεκίνησε η παγκόσμια οικονομική ύφεση η οποία δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την τιμή του πετρελαίου και λειτούργησε καταλυτικά στην πτώση της τιμής του. Συγκεκριμένα, η τιμή του πετρελαίου μέχρι τον Μάιο του 2009 ήταν χαμηλότερη κατά 50% από την αντίστοιχη του 2008, δίνοντας μία ανάσα στις ακτοπλοϊκές εταιρείες οι οποίες έβλεπαν την αύξηση της τιμής του πετρελαίου τα προηγούμενα χρόνια ως κύριο παράγοντα της μείωσης της κερδοφορίας τους. Εκτιμήσεις του OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) για το 2009 αναφέρουν ότι η τιμή του πετρελαίου δεν πρόκειται να ξεπεράσει τα 60\$ ανά βαρέλι, πράγμα το οποίο θα ρίξει το λειτουργικό κόστος των ακτοπλοϊκών εταιρειών σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και σαν αποτέλεσμα αναμένεται σταθεροποίηση των ακτοπλοϊκών ναύλων ή ακόμα και μείωση των τιμών σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων (συμβατικά). [34] Στο επόμενο κεφάλαιο όπου θα γίνει παρουσίαση και ανάλυση των καθαρών ναύλων ακτοπλοϊκών εταιρειών για την περίοδο Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009 θα φανεί η τάση των εταιρειών για μείωση των τιμών το 2009 η οποία κατά ένα ποσοστό οφείλεται στην μείωση της τιμής του πετρελαίου.

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών



Διάγραμμα 4: Τιμές Πετρελαίου για τον Ιούνιο του 2009

Πηγή: www.opec.org



Διάγραμμα 5: Οι Τιμές του Πετρελαίου την Περίοδο 1996-2009 σε \$

Πηγή: www.opec.org

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Έτος	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09
M.O. Τιμής σε \$	20,29	18,68	12,28	17,48	27,6	23,12	24,36	28,1	36,05	50,64	61,08	69,08	94,45	47,76

Πίνακας 3: Οι Τιμές του Πετρελαίου την Περίοδο 1996-2009 σε \$

Πηγή: www.opec.org

7.5 Επιβατική Κίνηση στις κυριότερες ακτοπλοϊκές γραμμές

Η επιβατική κίνηση το 2007 σημείωσε οριακή μείωση 1% σε σχέση με αυτής του 2006, ενώ για τα μεταφερθέντα οχήματα το 2007 υπήρξε αύξηση της τάξεως του 4% σε σχέση με το 2006. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι διακινηθέντες επιβάτες για το 2006 και το 2007 σε 13 ακτοπλοϊκές γραμμές.

Διακινηθέντες Επιβάτες	2006	2007	Μεταβολή 2007/2006
Σύνολο	18844396	18671482	-1%
Αργοσαρωνικού	3221171	3400087	5%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	165438	150075	-9%
Πειραιώς-Κρήτης	2837606	2379176	-16%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	224048	206971	-8%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	1787179	936536	-47%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	593114	842913	42%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	1001778	1664805	66%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	1741603	1582073	-9%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	883985	849242	-3%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων			
Νήσων	478579	435648	-9%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-	2333255	2445259	4%

Τήνου			
Βόλου-Βορείων Σποράδων-			
Κύμης	932882	956862	2%
Λοιπές	2643758	2821835	7%

Πίνακας 4: Διακινηθέντες Επιβάτες 2006-2007

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η μεγαλύτερη αύξηση διακινηθέντων επιβατών παρατηρείται στο δρομολόγιο Πειραιά-Ανατολικές Κυκλάδες όπου η αύξηση είναι 66%, ενώ η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται στο δρομολόγιο Πειραιά-Δωδεκανήσων όπου η μείωση είναι 47%. Από αυτά τα ποσοστά μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι επιβάτες προτιμούν πιο κοντινές αποστάσεις για τις διακοπές τους που συναπέγονται και με φθηνότερο εισιτήριο. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα μεταφερθέντα οχήματα για το 2006 και το 2007 σε 13 ακτοπλοϊκές γραμμές.

Μεταφερθέντα Οχήματα	2006	2007	Μεταβολή 2007/2006
Σύνολο	3093367	3206016	4%
Αργοσαρωνικού	401437	423514	5%
Πειραιώς-Πελοποννήσου	59073	56069	-5%
Πειραιώς-Κρήτης	525790	515398	-2%
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	38814	44268	14%
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	314357	232037	-26%
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	111368	146244	31%
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	147493	216723	46%
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	254250	245447	-3%
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	171287	157337	-8%
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	111209	111147	0%
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	417393	437660	5%
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	154716	204676	32%
Λοιπές	386180	415496	7%

Πίνακας 5: Μεταφερθέντα Οχήματα 2006-2007

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η μεγαλύτερη αύξηση μεταφερθέντων οχημάτων παρατηρείται, όπως είναι φυσιολογικό, στην γραμμή Πειραιά-Ανατολικές Κυκλάδες με 46% η οποία είναι αντίστοιχη της αύξησης 66% που είδαμε προηγουμένως στους διακινηθέντες επιβάτες. Η μεγαλύτερη μείωση στα μεταφερθέντα οχήματα παρατηρείται στο δρομολόγιο Πειραιά-Δωδεκανήσων με 26% η οποία δικαιολογείται από την αντίστοιχη μείωση των διακινηθέντων επιβατών κατά 47% για το 2007.

Επειδή κατά την διάρκεια συγγραφής αυτής της εργασίας δεν έχουν δημοσιευτεί συνολικά αποτελέσματα για την διακίνηση επιβατών και οχημάτων για το 2008, θα παρουσιάσουμε στους παρακάτω πίνακες τις μεταβολές στην διακίνηση επιβατών και οχημάτων του Γ' τριμήνου των ετών 2006, 2007 και 2008. Η επιλογή του Γ' τριμήνου δεν είναι τυχαία καθώς στους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο παρατηρείται η μεγαλύτερη διακίνηση επιβατών και οχημάτων και μπορεί να αποτυπώσει μία γενική τάση για το αν θα υπάρχει μείωση ή αύξηση των επιβατών και οχημάτων για το 2008.

Ακτοπλοϊκές Γραμμές	Διακινηθέντες Επιβάτες			Μεταβολή %	
	Γ τρίμηνο	Γ τρίμηνο	Γ τρίμηνο	2007/2006	2008/2007
	2006	2007	2008		
Σύνολο	8.971.528	9.120.164	8.561.485	1,6	-6,1
Αργοσαρωνικού	1.290.870	1.356.159	1.232.294	5,1	-9,1
Πειραιώς-Πελοποννήσου	110.513	91.104	68.264	-17,6	-25,1
Πειραιώς-Κρήτης	1.040.663	1.060.228	997.391	1,9	-5,9
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	112.381	110.167	66.621	-2	-39,5
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	809.646	348.858	314.589	-56,9	-9,8
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	379.913	506.523	409.602	33,3	-19,1
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	538.062	913.960	729.543	69,9	-20,2
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	918.232	829.488	750.347	-9,7	-9,5
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	393.361	379.789	367.604	-3,5	-3,2
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων					
Νήσων	197.872	196.193	200.627	-0,8	2,3
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου-Τήνου	1.120.728	1.161.101	1.221.613	3,6	5,2
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	547.416	576.788	551.329	5,4	-4,4

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Λοιπές	1.511.871	1.589.806	1.651.661	5,2	3,9
--------	-----------	-----------	-----------	-----	-----

Πίνακας 6: Διακινηθέντες Επιβάτες στο Γ' τρίμηνο των 2006-2007-2008

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η συνολική μείωση στο γ' τρίμηνο του 2008 σε σύγκριση με το γ' τρίμηνο του 2007 είναι 6,1% για τους διακινηθέντες επιβάτες. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται στο δρομολόγιο Πειραιά-Κρήτης-Δωδεκανήσου και είναι 39,5%.

	Μεταφερθέντα Οχήματα			Μεταβολή %	
	Γ τρίμηνο 2006	Γ τρίμηνο 2007	Γ τρίμηνο 2008	2007/2006	2008/2007
Ακτοπλοϊκές Γραμμές					
Σύνολο	1.442.821	1.559.838	1.435.159	8,1	-8
Αργοσαρωνικού	152.534	163.840	149.501	7,4	-8,8
Πειραιώς-Πελοποννήσου	36.158	34.329	21.762	-5,1	-36,6
Πειραιώς-Κρήτης	230.410	252.290	231.100	9,5	-8,4
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	17.209	19.655	14.097	14,2	-28,3
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	121.854	79.463	73.872	-34,8	-7
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	70.060	82.572	82.258	17,9	-0,4
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	73.050	115.611	130.336	58,3	12,7
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	127.333	123.132	116.491	-3,3	-5,4
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	83.077	76.286	75.294	-8,2	-1,3
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	48.360	52.848	50.221	9,3	-5
Ραφήνας-Ευβοίας-Άνδρου- Τήνου	176.159	191.242	193.576	8,6	1,2
Βόλου-Βορείων Σποράδων- Κύμης	93.593	139.614	97.656	49,2	-30,1
Λοιπές	213.024	228.956	198.995	7,5	-13,1

Πίνακας 7: Μεταφερθέντα Οχήματα στο Γ' τρίμηνο των 2006-2007-2008

Πηγή: ΕΣΥΕ

Η συνολική μείωση στο γ' τρίμηνο του 2008 σε σύγκριση με το γ' τρίμηνο του 2007 είναι 8% για τα μεταφερθέντα οχήματα και συμβαδίζει με την μείωση του 6,1% που παρατηρήθηκε την ίδια περίοδο για τους διακινηθέντες επιβάτες.

Από τα παραπάνω δεδομένα μπορούμε εύκολα να προβλέψουμε ότι τουλάχιστον για το 2008 η επιβατική κίνηση θα είναι μειωμένη σε σχέση με του 2007, αν συνυπολογίσουμε το γεγονός της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης που ξεκίνησε το φθινόπωρο του 2008 (και αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην μείωση της επιβατικής κίνησης) και τα αυξημένα, σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, ακτοπλοϊκά εισιτήρια.

7.5.1 Προβλέψεις για την μελλοντική επιβατική κίνηση της Ακτοπλοΐας

Η διεθνής οικονομική ύφεση αναμένεται να προκαλέσει ισχυρό πλήγμα στη ζήτηση του κλάδου της ακτοπλοΐας τα επόμενα έτη, έχοντας κάνει ήδη αισθητή την παρουσία της από το 2008. Η αναμενόμενη επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας και κυρίως του τουρισμού θα επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση του κλάδου από την πλευρά της επιβατικής κίνησης. Σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, ο ρυθμός ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας δεν αναμένεται να ξεπεράσει το 2,1% κατά μέσο όρο την επόμενη τετραετία (1,4 ετησίως για τη διετία 2009-2010 ανακάμπτοντας στο 2,8% ετησίως για τη διετία 2011-2012). Επίσης, η διεθνής οικονομική επιβράδυνση θα μετακυλήσει και στους υπόλοιπους προσδιοριστικούς παράγοντες ζήτησης του κλάδου. Εκτιμώντας ότι η τουριστική κίνηση θα περιοριστεί το 2009 και στη συνέχεια θα ανακάμψει σταδιακά, επιστρέφοντας στα τρέχοντα επίπεδα το 2011, η επιβατική κίνηση θα δεχθεί πιέσεις. Υπό αυτές τις συνθήκες, η συνολική ζήτηση θα μειωθεί σημαντικά κατά την επόμενη διετία, με την αγορά της Αδριατικής να πλήττεται περισσότερο από το Αιγαίο, λόγω της μεγαλύτερης εξάρτησής της από τον τουρισμό και το εμπόριο. [21] Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία τον μήνα Ιανουάριο του 2009, διακινήθηκαν συνολικά 80500 επιβάτες από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας, έναντι 91430 τον αντίστοιχο μήνα του

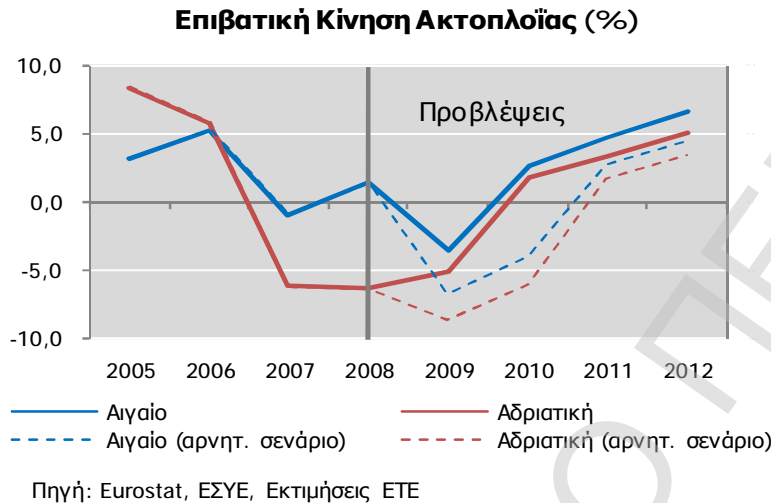
2008 με την μείωση να ανέρχεται στο 11,9%. Το ίδιο χρονικό διάστημα μεταφέρθηκαν 16450 I.X., έναντι 17500 I.X. πέρυσι τον Ιανουάριο (μείωση 6%) και 30750 φορτηγά, έναντι 38700 τον Ιανουάριο του 2008, (μείωση 20,54%). Η τάση της μείωσης της κίνησης στην Αδριατική φάνηκε και από το τελευταίο δίμηνο του 2008, που μεταφέρθηκαν από και προς την Ιταλία 188266 επιβάτες, από Πάτρα και Ηγουμενίτσα, έναντι 204077 το τελευταίο δίμηνο του 2007 (μείωση 7,74%). [35]

Υποθέσεις Βασικού Σεναρίου			
	2004-08	2009-10	2011-12
ΑΕΠ Ελλάδας	4,0%	1,4%	2,8%
ΑΕΠ Αιγαίου & Κρήτης	0,9%	0,2%	1,6%
Τουρισμός	3,3%	-2,0%	5,0%
Ενδοκοινοτικό εμπόριο	7,9%	-1,5%	8,5%

Πίνακας 8: Προβλέψεις Ρυθμού Ανάπτυξης ΑΕΠ, Τουρισμού και Εμπορίου

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΠΤΕΠ, Eurostat, υπολογισμοί ΕΤΕ

Σε περίπτωση που η κρίση αποδειχτεί βαθύτερη και μεγαλύτερης διάρκειας σε σχέση με το βασικό σενάριο της Εθνικής Τράπεζας, η ζήτηση του κλάδου μπορεί να μειωθεί μέχρι και 5% ετησίως κατά τη διετία 2009-2010 και να ανακάμψει σε μικρό βαθμό κατά 3,5% ετησίως κατά τη διετία 2011-2012. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες γνωρίζοντας την υφιστάμενη οικονομική κατάσταση, προχώρησαν σε μειώσεις των ακτοπλοϊκών τους εισιτηρίων το 2009, υποβοηθούμενες και από την πτώση της τιμής του πετρελαίου. Η ελληνική κυβέρνηση προσπαθώντας να τονώσει τον τουρισμό και το εμπόριο δεν προχώρησε για την περίοδο 2009-2010 σε αύξηση των ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών οικονομικής θέσης, ελπίζοντας να μην παρατηρηθούν σοβαρές μειώσεις στην επιβατική και εμπορευματική κίνηση.



Διάγραμμα 6: Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης Ακτοπλοΐας

7.6 Οι τελευταίες εξελίξεις στις μεγαλύτερες Ακτοπλοϊκές Εταιρείες

Οι λίγες εισηγμένες εταιρείες του ακτοπλοϊκού κλάδου δεν κατάφεραν να αποφύγουν με απόλυτη επιτυχία το αρνητικό κλίμα του 2008, με τα αποτελέσματά τους να συρρικνώνονται. Οι μετοχές των εταιρειών αυτών ακολούθησαν την πορεία απαξίωσης του Χρηματιστηρίου Αθηνών με αποτέλεσμα η αξία τους να υποχωρήσει σε ποσοστά πάνω από 60%. Οι εισηγμένες εταιρείες για το 2008 ήταν η Attica Group (Blue Star Ferries), η ANEK (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης), οι Μινωικές Γραμμές, η ΝΕΛ (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου) και η ΣΑΟΣ. Ως σημαντικότερα γεγονότα του 2008, θεωρούνται η συγχώνευση των Attica Group με τη Blue Star Ferries, η ολική εξαγορά των Μινωικών Γραμμών από τον όμιλο Grimaldi και η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της μητρικής εταιρείας της ANEK, Sea Star Capital, από 15% στις αρχές του 2008, στο 32,5% στο τέλος το 2008, η οποία κατέχει επίσης το 36,5% των μετοχών της «αδερφής» Hellenic Sea Ways (HSW). Σημαντικά

προβλήματα αντιμετώπισαν οι εταιρείες ΣΑΟΣ και ΝΕΛ, με την πρώτη να αντιμετωπίζει καθεστώς επιτήρησης στις μετοχές της με αποτέλεσμα την αίτηση υπαγωγής της στις ευνοϊκές διατάξεις του άρθρου 99 του Ν.3588/07 και την δεύτερη να αντιμετωπίζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα τα οποία οδήγησαν στην παύση διαπραγμάτευσης της μετοχής της τον Αυγουστο του 2008, η οποία συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Επίσης σημαντικό γεγονός για το 2008 ήταν η βράβευση της ANEK ως «Η καλύτερη εταιρεία του 2008» για την επιβατηγό ναυτιλία στο πλαίσιο της ετήσιας απονομής των 5th Greek Shipping Awards, που διοργανώνει η Lloyd's List. [36]

Το 2009 η συμφωνία που τάραξε τα νερά του κλάδου ήταν η πώληση του 33,35% της HSW από τις Μινωικές Γραμμές στην ANEK έναντι 125 εκ. ευρώ. Η εξέλιξη αυτή ανεβάζει τη συμμετοχή του Γ.Σ. Βαρδινογιάννη (μέσω ANEK και Sea Star Capital) στην HSW κοντά στο 70%. Σε επίπεδο ανταγωνισμού, η συμφωνία δεν φαίνεται να αλλάζει άμεσα τα δεδομένα. Οι τρεις εταιρείες που ελέγχουν το μεγαλύτερο μερίδιο της ακτοπλοϊκής αγοράς, δηλαδή η Attica Group του Α. Βγενόπουλου, οι ANEK και HSW του Γ.Σ. Βαρδινογιάννη και οι Μινωικές Γραμμές του ομίλου Grimaldi θα ανταγωνιστούν σε τρεις γεωγραφικές περιοχές:

- Τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα
- Την Κρήτη (Πειραιάς-Ηράκλειο)
- Την Αδριατική (κυρίως στις γραμμές Πάτρα-Μπάρι και Πάτρα-Ανκόνα)

Τέλος, τα προβλήματα της ΣΑΟΣ συνεχίζονται και το 2009, με την εταιρεία να αντιμετωπίζει σοβαρές κατηγορίες που αφορούν τον διαγωνισμό των επιδοτούμενων γραμμών. Η διαπραγμάτευση της μετοχής της ανεστάλη στις αρχές Απριλίου και η εταιρεία προσπαθεί να εξασφαλίσει την επιδοτούμενη γραμμή Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη η οποία μπορεί να την βοηθήσει να βγει από το οικονομικό αδιέξοδο. [37]

8. Υγιής Ανταγωνισμός ή Ύπαρξη Καρτέλ στην Ελληνική Ακτοπλοΐα?

1) Η πολυπλοκότητα του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος συνιστά δύσκολη τη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού με την παράλληλη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής. Η αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας με μια πρώτη ματιά μπορεί να χαρακτηριστεί ως ολιγοπωλιακή καθώς ο αριθμός των εταιρειών που ανταγωνίζονται στις κύριες γραμμές σπάνια ξεπερνάει τις τρεις. Λαμβάνοντας υπ'όψιν ότι οι επιδοτούμενες και πορθμειακές γραμμές αποτελούν ένα μεγάλο κομμάτι του ακτοπλοϊκού μας συστήματος και κατά συντριπτική πλειοψηφία εξυπηρετούνται από μία μόνο εταιρεία (φυσικό μονοπώλιο), τότε μπορούμε να καταλήξουμε ότι η αγορά της ακτοπλοΐας είναι κυρίως ολιγοπωλιακή. Σύμφωνα με στοιχεία του 2008 το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα απαρτίζεται από 356 γραμμές από τις οποίες οι 241 είναι ελεύθερες, οι 85 επιδοτούμενες και οι 30 πορθμειακές. Από αυτά τα στοιχεία παρατηρούμε ότι οι επιδοτούμενες γραμμές καλύπτουν ένα σημαντικό ποσοστό του συνόλου των γραμμών και συγκεκριμένα το 23,59%. [29]

2) Η διαμόρφωση των ακτοπλοϊκών τιμών είναι άλλη μία κατηγορία η οποία μπορεί να δείξει αν η ακτοπλοϊκή αγορά είναι υγιής και ανταγωνιστική στις κύριες γραμμές. Το πλαίσιο πολιτικής στην ελληνική ακτοπλοΐα μέχρι το 2002 χαρακτηριζόταν από τον κεντρικό έλεγχο ουσιαστικά του συνόλου των δραστηριοτήτων στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από το ΥΕΝ. Συγκεκριμένα, ο προσδιορισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η επιλογή της εταιρείας για την εξυπηρέτηση κάθε γραμμής, η τιμολογιακή πολιτική, η συχνότητα των δρομολογίων, η χρονική περίοδος εξυπηρέτησης της γραμμής στη διάρκεια του έτους, η στελέχωση των πλοίων κ.α. ήταν αποκλειστικές αρμοδιότητες του ΥΕΝ. Η κατάσταση άρχισε να αλλάζει από τον Νοέμβριο του 2002 με την εφαρμογή της νέας νομοθεσίας 2932/01 που προσάρμοζε το καθεστώς λειτουργίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τις διατάξεις και τη φιλοσοφία του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92. [3] Ο κανονισμός αυτός επέβαλε τη λειτουργία της ακτοπλοϊκής αγοράς με βάση τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας και του ανταγωνισμού στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, με πρόβλεψη όμως και για κρατική παρέμβαση όπου κρίνεται αναγκαίο. Το περιθώριο της Ελλάδας για να συμμορφωθεί με τον κανονισμό ήταν το 2004, κάτι το οποίο δεν έγινε στο κομμάτι της απελευθέρωσης των ναύλων, καθώς μόλις τον Ιούλιο του 2005 ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή του 2932/01 με τον ευρωπαϊκό 3577/92 στις

γραμμές που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται τουλάχιστον 3 εταιρείες ανά γραμμή. Τον Μάιο του 2006 πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για:

- α) τα δρομολόγια στα οποία το αφετήριο λιμάνι και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε τουλάχιστον δύο ανεξάρτητες εταιρείες και
- β) τα δρομολόγια στα οποία το αφετήριο και το λιμάνι προορισμού έχουν το καθένα ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300000 έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία. [22]

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα περισσότερα λιμάνια να είναι πλέον απελευθερωμένα, ενώ το κράτος παρεμβαίνει στα άγονα δρομολόγια και στην επιβολή ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών καθαρών ναύλων της οικονομικής ή ενιαίας θέσης για όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις στις οποίες υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση (κρατικό ναυολόγιο). Στο κομμάτι των γραμμών που υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός, το οποίο ξεκίνησε το 2005, έχουν γίνει αναφορές ότι ίσως υπάρχει συνεννόηση μεταξύ κάποιων εταιρειών με σκοπό την συνδιαμόρφωση των αυξήσεων στα εισιτήρια. Αυτό το φαινόμενο δεν είναι πρωτοφανές για την ελληνική ακτοπλοΐα καθώς και πριν την απελευθέρωση του ανταγωνισμού στις κύριες γραμμές, η Επιτροπή Ανταγωνισμού είχε επιβάλλει πρόστιμα σε αρκετές ακτοπλοϊκές εταιρείες για συγκέντρωση και στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η τελευταία έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού η οποία ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2008 αφορά 14 ακτοπλοϊκές εταιρείες οι οποίες κατηγορούνται για σωρεία παραβάσεων, όπως συνδιαμόρφωση των ναύλων και προκαθορισμό των αποτελεσμάτων των άγονων γραμμών. Η έρευνα της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατέληξε ότι στις επιμέρους σχετικές αγορές του κλάδου της ακτοπλοΐας (δρομολογιακές γραμμές εσωτερικού και Αδριατικής) έχουν γίνει οι εξής στρεβλώσεις του δικαίου του ανταγωνισμού:

- Οριζόντια σύμπραξη μεταξύ ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών εντός της

Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας αναφορικά με την τιμολογιακή τους πολιτική.

- Οριζόντια σύμπραξη μεταξύ ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών εντός της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας με αντικείμενο της προσφοράς συμπαιγνίας (έμμεσος καθορισμός ναύλων).
- Οριζόντια σύμπραξη μεταξύ ορισμένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων εντός της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας με αντικείμενο τον περιορισμό της παραγωγής και της διάθεσης δρομολογίων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού εισηγήθηκε την επιβολή πρόστιμου στην ΕΕΑ και σε 14 ακτοπλοϊκές εταιρείες για τις παραβάσεις. Η απόφαση για το αν θα επιβληθεί πρόστιμο ή όχι, εκκρεμεί λόγω του τεράστιου όγκου των αρχείων που πρέπει να ερευνηθούν. Επίσης πρέπει να αναφέρουμε ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού επέβαλε πρόστιμο τον Ιανουάριο του 2009 σε δύο εταιρείες για μη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης που πραγματοποίησαν. [38]

Για να μπορέσουμε να διαπιστώσουμε αν υπάρχει τέτοιο ενδεχόμενο στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά πρέπει να οριοθετήσουμε την σχετική αγορά υπηρεσιών και την σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών στο απελευθερωμένο κομμάτι της ακτοπλοΐας.

8.1 Σχετική Αγορά Υπηρεσιών

- α) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με κλασσικού/συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.
- β) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με κλασσικού τύπου/συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.
- γ) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με ταχύπλοα και ειδικότερα με:
 - i) ταχύπλοα επιβατηγά υδροπτέρυγα ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ-Υ/Γ, Flying ή Mega Dolphins), ii) ταχύπλοα νέας τεχνολογίας επιβατηγά τύπου καταμαράν ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ-Ο/Γ Highspeed), και

δ) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με ταχύπλοα νέας τεχνολογίας (E/G-O/G Highspeed) τύπου καταμαράν. Τα περισσότερα πλοία που εκτελούν σήμερα πλόες στις πιο πολυσύχναστες γραμμές είναι της κατηγορίας συμβατικών E/G-O/G και της κατηγορίας ταχυπλόων E/G-Y/G, ενώ έχει αυξηθεί σημαντικά και ο αριθμός των ταχύπλοων νέας τεχνολογίας τύπου καταμαράν E/G (Flyingcat) και E/G-O/G Highspeed. Τα ταχύπλοα μπορούν να εκτελέσουν μία διαδρομή σε μισό περίπου χρόνο από τα συμβατικά, αλλά το εισιτήριό τους στοιχίζει περίπου τα διπλάσια από αυτό των συμβατικών, ενώ είναι και πιο ευαίσθητα στις άσχημες καιρικές συνθήκες.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η αγορά παροχής μεταφορικών υπηρεσιών δια θαλάσσης, παρά την πραγματοποίηση μεταφορών δι' αέρος και οδικώς, αποτελεί διακριτή αγορά, λόγω:

α) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της συνολικής δαπάνης μεταφοράς (ατομική δαπάνη, οικογενειακή, ομαδική, ειδικών κατηγοριών προσώπων, απλή διαδρομή ή μετ' επιστροφής κλπ.),

β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την απόσταση, η ασφάλεια, η άνεση, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού, η ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες, οι λοιπές παρεχόμενες από το μεταφορικό μέσο υπηρεσίες κλπ.,

γ) των ειδικών λόγων για τη χρήση κάθε μέσου (όπως επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής, ανάγκη μεταφοράς μεγάλου φορτίου, ανάγκη μεταφοράς οχήματος κλπ.).

Πάντως, και στην περίπτωση παραδοχής μερικής υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, η υποκατάσταση αυτή δεν είναι πάντοτε δυνατή για τους περισσότερους των «προορισμών» που εξυπηρετούν τα πλοία, αφού η αεροπορική σύνδεση μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και νήσων ή νήσων μεταξύ τους δεν είναι πάντοτε δυνατή, ελλείψει αεροδρομίων σε πολλά νησιά, ενώ η οδική προσέγγιση αυτών είναι αδύνατη. Ενόψει αυτών, η υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων μεταφορικών μέσων είναι εν προκειμένω απλώς περιστασιακή και επομένως αμελητέα.

8.2 Σχετική Γεωγραφική Αγορά Υπηρεσιών

Ως σχετική γεωγραφική αγορά για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές προσώπων και οχημάτων θεωρείται κάθε συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή που εκτελεί κάθε πλοίο, δεδομένου ότι ο χρήστης της συγκεκριμένης υπηρεσίας επιλέγει συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή αναλόγως του τόπου αναχώρησης και του προορισμού του. Μερική υποκατάσταση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μεταξύ κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για αναχώρηση την ίδια ώρα, με ίδιου τύπου μέσο και άφιξη στον προορισμό του τη συγκεκριμένη ώρα – προϋποθέσεις που δεν υφίστανται εν προκειμένω. Η επιλογή της συγκεκριμένης υπηρεσίας από τον χρήστη αφορά κατ' αρχήν στην ακτοπλοϊκή γραμμή που θα χρησιμοποιήσει για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του (τουριστικές, επιχειρηματικές ή άλλες) και κατόπιν στο πλοίο, στο οποίο θα επιβιβασθεί.

Αφού καθορίσαμε την σχετική αγορά υπηρεσιών και την σχετική γεωγραφική αγορά υπηρεσιών, στο ακόλουθο κομμάτι της εργασίας θα γίνει μία καταγραφή και ανάλυση ακτοπλοϊκών καθαρών ναύλων (χωρίς εισφορές και κρατήσεις) ώστε να μπορέσουμε να έχουμε μία εικόνα για το πώς τιμολογούν οι εταιρείες τις υπηρεσίες τους. [38]

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

8.3 Καθαροί Ναύλοι Ακτοπλοϊκών Εταιρειών

Καθαροί Ναύλοι Ακτοπλοϊκών Εταιρειών (χωρίς κρατήσεις & εισφορές) ΙΟΥΝΙΟΣ 2006 – ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2009											
Δρομολόγια	Εταιρεία	Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή	Νέα Τιμή
Πειραιάς - Αγ.Νικόλ	J	27,97									
Πειραιάς - Αγκίστρι	H	5,769	6,17	7,25	7,25	7,25	7,33	8,64			
Πειραιάς - Αγκίστρι	A	10,271	12,02	12,45	12,02						
Πειραιάς - Αίγινα	H	5,154	5,49	6,58	6,58	6,58	6,57	7,74			
Πειραιάς - Αίγινα	H	9,245	9,1	10,77	9,94	10,77	10,77	12,74			
Πειραιάς - Αίγινα	M	5,505	6,08	6,42	7,69						
Πειραιάς - Αίγινα	P	4,93	5,74	8							
Πειραιάς - Αίγινα	A	9,039	10,76	11,61	10,76						
Πειραιάς - Σούβαλα	O		7	7,84							
Πειραιάς - Αγ. Μαρίνα	O		7,84	8,25							
Πειραιάς - Ηράκλειο	D	26,3	28,02	25,58	28,02						
Πειραιάς - Ηράκλειο	K	30,48	31,3	31,43	32,11	29,65					
Πειραιάς - Ηράκλειο	J	27,97									
Πειραιάς - Ηράκλειο	G	21,813	21,813	21,813	26,3	28,98	26,3				
Πειραιάς - Σαντορίνη	H	21,86	22,69								
Πειραιάς - Σαντορίνη	H	42,64		42,64	43,89	43,89	43,89	50,68			
Πειραιάς - Σαντορίνη	G	21,11	22,48	20,43	24,2	26,72	24,2	26,52	27,33	27,33	26,52
Πειραιάς - Σαντορίνη	E	24,2	25,9	27,55							
Πειραιάς - Σαντορίνη	J	22,11									
Πειραιάς - Σαντορίνη	N	42,66									
Πειραιάς - Σαντορίνη	D	24,6	24,6								
Πειραιάς - Ικαρία	H							30,2	33,48	28,15	
Πειραιάς - Ικαρία	H	19,6	20,016	19,6	19,6	19,6	19,6			22,42	
Πειραιάς - Ικαρία	G	19,46	20,72	20,43	22,95	25,29	22,95	27,33	27,33	27,33	27,33
Πειραιάς - Ικαρία	I								48,9		
Πειραιάς - Ικαρία	I								23,77	23,24	
Πειραιάς - Ίος	H	19,6	20,016								
Πειραιάς - Ίος	H	38,03		38,03	38,87	38,87	38,87	44,94			
Πειραιάς - Ίος	G	18,79	20,01	20,43	24,2	26,72	24,2	26,52	27,33	27,33	26,52
Πειραιάς -	E	22,53	23,8	25,88							

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Ίος												
Πειραιάς - Ίος	N	38,14										16
Πειραιάς - Ίος	D	24,6	24,6									
Πειραιάς - Κάλυμνος	G	25,31	26,95	20,43	26,3	28,98	26,3	29,38	29,79	29,79	26,76	
Πειραιάς - Κάλυμνος	E	27,55	33	35,93								
Πειραιάς - Κύθνος	G	9,628	9,628	9,628	9,62	9,62	12,06	16	19,14	22,42	16	
Πειραιάς - Κύθνος	H								27,33			
Πειραιάς - Κύθνος	U	9,54	14,6	15,86								22,42
Πειραιάς - Κύθνος	B		28									22,42
Πειραιάς - Σέριφος	G	12,254	12,254	12,254	12,26	12,26	14,57	20,78	21,6	24,88	20,78	
Πειραιάς - Σέριφος	H			24,62	28,39	28,39	32,66	34,7				
Πειραιάς - Σέριφος	U	12,06	17,95	19,96								34,7
Πειραιάς - Σέριφος	B	24,62	32,01									30,61
Πειραιάς - Κως	G	27,21	28,97	20,43	27,97	30,82	27,97	29,63	30,61	30,61	27,5	
Πειραιάς - Κως	E	32,58	34,7	37,61								
Πειραιάς - Λέρος	E	25,04	26,7	28,81								
Πειραιάς - Λέρος	G	20,71	20,71	20,71	20,43	20,43	24,62	27,74	28,15	28,15	25,29	
Πειραιάς - Μήλος	H	34,68		34,68	35,93	35,93	35,93	41,26	43,72			
Πειραιάς - Μήλος	G	17,24	19,97	19,6	21,27	23,45	21,27	28,15	28,97	33,06	25,7	
Πειραιάς - Μήλος	B	33	40,89									
Πειραιάς - Μήλος	J	19,6										
Πειραιάς - Μήλος	N	31,02										
Πειραιάς - Μήλος	U	17,92	24,65	27,33								
Πειραιάς - Μύκονος	H	18,34	19,152	18,34	18,34	18,34	18,34	27,33	27,33	26,51		
Πειραιάς - Μύκονος	H	36,77		36,77	38,03	38,03	38,03	43,72				
Πειραιάς - Μύκονος	G	18,27	19,46	17,92	21,27	23,45	21,27	21,6	24,05	24,05	21,6	
Πειραιάς - Μύκονος	E	21,67	23,4	25,04								
Πειραιάς - Μύκονος	L	16,27										
Πειραιάς - Μύκονος	L	32,911	32,911	32,911	32,911	32,911	36,34	40,44	46,17			
Πειραιάς - Μύκονος	I								43,88			
Πειραιάς - Μυτιλήνη	H	27,56	23,026		29,65	29,65	29,65	33,07	40,44	28,15		
Πειραιάς - Μυτιλήνη	L	22,14	22,14	23,77	23,77	23,77	21,6	23,24	29,79			
Πειραιάς - Μυτιλήνη	D				23,24	29,79	23,24	21,6				
Πειραιάς - Νάξος	H	19,6	20,016								25,89	
Πειραιάς - Νάξος	H	39,29		39,29	40,12	40,12	40,12	46,17	44,53			
Πειραιάς - Νάξος	L	24,68	33,03	35,5	38,07	35,5	37,98	42,08	46,17			
Πειραιάς -	G	17,46	18,59	16,25	21,27	23,45	21,27	22,42	24,88	24,88	15,87	

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Νάξος												
Πειραιάς - Νάξος	E	21,27	22,5	24,62								
Πειραιάς - Νάξος	D	20,41	20,41									
Πειραιάς - Πάρος	H	18,76	19,168								24,88	
Πειραιάς - Πάρος	H	36,35		36,35	37,61	37,61	37,61	43,31	43,31			
Πειραιάς - Πάρος	L	24,68	33,03	34,71	37,22	34,71	36,34	40,44	44,53			
Πειραιάς - Πάρος	G	18,07	19,24	16,25	21,27	23,45	21,27	22,42	24,88	24,88	15,87	
Πειραιάς - Πάρος	E	20,84	22,1	23,79								
Πειραιάς - Πάρος	D	20,41	20,41									
Πειραιάς - Πάτμος	E	23,79	25,46	27,56								
Πειραιάς - Πάτμος	G	19,864	19,864	19,864	20,43	20,43	24,62	27,74	28,15	28,15	25,29	
Πειραιάς - Πόρος	H	7,615	8,18	9,77	9,18	9,18	9,17	10,77				
Πειραιάς - Πόρος	H	13,69	15,3	17,39	15,8	17,39	20,52					
Πειραιάς - Πόρος	M	7,97										
Πειραιάς - Πόρος	Q	13,846										
Πειραιάς - Πόρος	A	14,79										
Πειραιάς - Ρέθυμνο	D	23,79	23,79									
Πειραιάς - Ρέθυμνο	H	43,848	43,848	43,848	43,848	43,848	43,848	49,45	54,77			
Πειραιάς - Ρόδος	G	32,47	34,58	24,62	34,68	38,2	34,68	34,71	37,65	37,65	33,72	
Πειραιάς - Ρόδος	E	38,03	40,5	43,89								
Πειραιάς - Ρόδος	J	29,31										
Πειραιάς - Καρλόβασι	I								53,95			
Πειραιάς - Καρλόβασι	I								27,12	26,51		
Πειραιάς - Καρλόβασι	H							35,93	39,62	33,07		
Πειραιάς - Καρλόβασι	H	22,11	22,932	22,11	22,11	22,11	22,11			27,33		
Πειραιάς - Καρλόβασι	G	22,04	23,47	20,43	24,62	27,14	24,62	30,61	30,61	30,61	30,61	
Πειραιάς - Βαθύ	H							35,93	39,62	33,07		
Πειραιάς - Βαθύ	H	24,2	25,021	24,2	24,2	24,2	24,2			27,33		
Πειραιάς - Βαθύ	G	23,94	25,5	20,43	24,62	27,14	24,62	30,61	30,61	30,61	30,61	
Πειραιάς - Βαθύ	I								29,63	28,97		
Πειραιάς - Σητεία	J	27,97										
Πειραιάς - Σίφνος	H	30,91		30,91	31,75	31,75	31,75	36,75	39,62	48,63		
Πειραιάς - Σίφνος	G	15,35	18,21	17,92	21,27	23,45	21,27	25,7	24,88	27,33	25,7	
Πειραιάς - Σίφνος	B	29,23	35,95									
Πειραιάς - Σίφνος	U	17,09	22,97	24,88								
Πειραιάς - Σπέτσες	H	11,769	12,7	14,21								
Πειραιάς -	H	21,253	23,76	26,94	24,6	26,94	26,94	31,82				

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Σπέτσες												
Πειραιάς - Σπέτσες	A	23,418										
Πειραιάς - Σύρος	H	15,83	16,234	15,83	15,83	15,83	15,83	22,42	22,83	22,42		
Πειραιάς - Σύρος	H	31,3		31,33	32,16	32,16	32,16	37,16				
Πειραιάς - Σύρος	L	28,014	28,014	28,14	28,14	28,14	31,43	35,52	39,62			
Πειραιάς - Σύρος	G	15,55	16,56	15,41	18,76	20,69	18,76	19,14	20,78	20,78	19,14	
Πειραιάς - Σύρος	E	18,34	19,6	21,27								
Πειραιάς - Σύρος	D	20,41	20,41									
Πειραιάς - Τήνος	I								38,85			
Πειραιάς - Τήνος	H	33,84		33,84	34,68	34,68	34,68	40,3				
Πειραιάς - Τήνος	L	30,111	30,111	30,111	30,111	30,111	33,07	37,16	40,44			
Πειραιάς - Τήνος	G	16,72	17,81	17,92	19,06	21,61	19,06	19,14	21,6	21,6	19,14	
Πειραιάς - Τήνος	E	20,02	21,7	22,95								
Πειραιάς - Ύδρα	H	8,538	9,18	10,35								
Πειραιάς - Ύδρα	H	15,407	17,22	19,57	17,89	19,57	19,57	23,14				
Πειραιάς - Ύδρα	M	8,71										
Πειραιάς - Ύδρα	A	16,845										
Πειραιάς - Χανιά	H	40,12										
Πειραιάς - Χανιά	D	24,62	27,12	24,6	27,12							
Πειραιάς - Χίος	D				20,78	24,05	20,78	19,96				
Πειραιάς - Χίος	H	22,11	18,428		23,79	23,79	23,79	27,33	36,34	24,88		
Πειραιάς - Χίος	L	17,95	17,95	18,76	18,76	18,76	19,96	20,78	24,06			
Ραφήνα - Άνδρος	E	8,82	9,2	9,78								
Ραφήνα - Άνδρος	S	8,73	8,73	9,21	9,61	10						
Ραφήνα - Άνδρος	C			9,99	10,39	11,18						
Ραφήνα - Άνδρος	F	9,61	10,79									
Ραφήνα - Τήνος	E	13,22	14	15,18								
Ραφήνα - Τήνος	S	13,38	13,62	14,42	15,2							
Ραφήνα - Τήνος	C			15,18	15,83	16,38						
Ραφήνα - Τήνος	H			27,17	27,97	27,97	27,97	32,46				
Ραφήνα - Τήνος	N	27,8										
Ραφήνα - Τήνος	F	14,42	15,98									
Ραφήνα - Μύκονος	E	14,83	16	16,83								
Ραφήνα - Μύκονος	S	14,9	14,9	15,18	15,98	16,78						
Ραφήνα - Μύκονος	C			17,17	17,98	17,98						
Ραφήνα - Μύκονος	H			30,77	31,57	31,57	31,57	36,37				
Ραφήνα - Μύκονος	N	31,83										

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Μύκονος											
Ραφήνα - Μύκονος	F	16,02	17,58								
Ραφήνα - Νάξος	C					18,85					
Ραφήνα - Νάξος	H			31,37	32,37	32,37	32,37	37,15			
Ραφήνα - Πάρος	C					18,39					
Ραφήνα - Πάρος	H			31,37	32,37	32,37	32,37	37,15			

**Πίνακας 9: Καθαροί Ναύλοι Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων (Ιούνιος 2006 –
Απρίλιος 2009)**

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Δεδομένα Πίνακα Τιμών:

Οι τιμές που παρατίθενται στον παραπάνω πίνακα αφορούν την περίοδο Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009 και αποτελούν καθαρά ναύλα για επιβάτες χωρίς εισφορές και κρατήσεις. Οι επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων στον καθαρό ναύλο επιβατών για το 2008 είναι οι εξής:

A) Ν.Α.Τ.: 6,5%

B) 1) Λιμενικών Ταμείων – Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων – Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (πλην Ο.Λ.Π. Α.Ε): 5%

2) Ο.Λ.Π.: (Από και προς Πειραιά):

- Για λιμένες Αργοσαρωνικού: 0,134 ευρώ ανά επιβάτη

- Λοιποί λιμένες: 0,56 ευρώ ανά επιβάτη

Γ) Επίνευλος: 3%

Δ) Φ.Π.Α.: 9%

Ε) Σε ορισμένα λιμάνια ΑΧΘΟΦΟΡΙΚΑ (Κέρκυρα – Πάτρα – Θήρα κ.λπ.):

(Η χρέωση είναι σταθερή και δεν υπολογίζεται επί του καθαρού ναύλου)

Συνήθειες αποσκευές μέχρι 25 κιλά: 0,22 ευρώ

Για αποσκευές μεγαλύτερες των 25 κιλών προσαυξάνονται:

Από 26 μέχρι 40 κιλά 0,1 ευρώ κατά τεμάχιο

Από 41 μέχρι 60 κιλά 0,15 ευρώ κατά τεμάχιο

Από 61 μέχρι 100 κιλά 0,19 ευρώ κατά τεμάχιο

Από 101 κιλά και πάνω 0,26 ευρώ κατά τεμάχιο

Οι τιμές που απεικονίζονται στον πίνακα αποτελούν στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται από το Υ.Ε.Ν. και οι εταιρείες αναφέρονται χωρίς την πραγματική τους επωνυμία. [5]

Υποθέσεις:

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι δεν εμφανίζονται οι ημερομηνίες για το πότε αλλάζουν οι τιμές των ναύλων. Η περίοδος που χρησιμοποιήθηκε είναι Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009. Υποθέτουμε λοιπόν ότι η στήλη «Τιμή» αφορά τις τιμές του Ιουνίου 2006 και η τελευταία στήλη «Νέα Τιμή» αφορά τις τιμές του Απριλίου 2009. Η υπόθεση αυτή μάλλον είναι σωστή, αφού παρατηρώντας τις τιμές από αριστερά προς τα δεξιά (όπου αυτές διατίθενται), βλέπουμε αυξητικές τάσεις. Επίσης από τις 10 στήλες όπου εμφανίζονται τιμές θεωρούμε ότι κάθε στήλη αντιστοιχεί σε μία περίοδο. Στον πίνακα επίσης παρατηρούμε ότι υπάρχουν πολλά κελιά στα οποία δεν εμφανίζονται τιμές είτε στην αρχή της περιόδου, είτε στο τέλος της περιόδου, είτε ακόμα και ενδιάμεσα. Εδώ μπορούμε να κάνουμε 3 υποθέσεις και θα χρησιμοποιήσουμε παραδείγματα:

Παράδειγμα 1) Η εταιρεία J εμφανίζεται να πραγματοποιεί 6 δρομολόγια, αλλά τιμές έχουμε διαθέσιμες μόνο στην έναρξη της περιόδου (Ιούνιος 2006). Υποθέτουμε λοιπόν ότι η εταιρεία αυτή έπαψε να λειτουργεί ή εξαγοράστηκε από κάποια άλλη εταιρεία.

Παράδειγμα 2) Η εταιρεία H εμφανίζεται να πραγματοποιεί 40 δρομολόγια από Πειραιά και Ραφήνα χρησιμοποιώντας είτε συμβατικά είτε ταχύπλοα πλοία (κρίνοντας από τις διαφορετικές τιμές που έχει σε ίδιους προορισμούς). Στη δεύτερη

στήλη μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι σε μερικές γραμμές που αφορούν ταχύπλοο πλοίο δεν έχουμε τιμές. Υποθέτουμε λοιπόν ότι η εταιρεία για την συγκεκριμένη περίοδο προτίμησε να μην προσφέρει τις υπηρεσίες της.

Παράδειγμα 3) Η εταιρεία I εμφανίζεται να πραγματοποιεί 7 δρομολόγια, αλλά τιμές έχουμε μόνο για την 8^η και 9^η περίοδο. Εδώ υποθέτουμε ότι η εταιρεία έχει μπει πρόσφατα στην αγορά οπότε δεν υπάρχουν τιμές από το 2006 και το 2007 και για την τελευταία περίοδο μπορούμε να πούμε ότι, είτε η εταιρεία δεν έχει διαθέσει στο Υ.Ε.Ν τις τιμές της τελευταίας περιόδου, είτε έχει πάψει να πραγματοποιεί δρομολόγια.

Η εταιρεία Η όπως φαίνεται από τον πίνακα πραγματοποιεί δρομολόγια σε αρκετά νησιά με δύο πλοία σε αρκετές περιόδους και κρίνοντας από την διαφορά των τιμών στον ίδιο προορισμό, υποθέτουμε ότι οι χαμηλές τιμές αφορούν συμβατικό πλοίο και οι υψηλές ταχύπλοο.

Η εταιρεία Γ είναι η μοναδική εταιρεία που έχουμε διαθέσιμες σχεδόν όλες τις τιμές της περιόδου Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009 (εκτός από τις τελευταίες τιμές του δρομολογίου Πειραιά – Ηρακλείου) και με βάση αυτή την εταιρεία θα κάνουμε μία πρώτη προσπάθεια να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα για τον τρόπο με τον οποίο τιμολογεί τις υπηρεσίες της. Πριν ξεκινήσουμε την ανάλυση πρέπει να λάβουμε υπ'όψιν ότι δύο σημαντικοί λόγοι επηρεάζουν την διακύμανση των τιμών ανά περίοδο: α) Το Υ.Ε.Ν κάθε χρόνο (εκτός από την περίοδο Μάιος 2009 – Απρίλιος 2010 για την οποία δεν πρόεβη σε αύξηση στις ανώτατες τιμές οικονομικής θέσης) καθορίζει τις ανώτατες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών και οχημάτων στις μη απελευθερωμένες γραμμές (άγονες γραμμές). Συγκεκριμένα η αύξηση του ναυλολογίου τον Μάιο του 2005 ήταν 6,8% και για τον Μάιο του 2008 8% το οποίο αντιστοιχεί σε 3,75% για το 2006 και 4,25% για το 2007. β) Η διακύμανση της τιμής του πετρελαίου αποτελεί ένα πάρα πολύ σημαντικό λειτουργικό κόστος για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και επηρεάζει άμεσα την τιμολογιακή τους πολιτική αφού οποιαδήποτε αύξηση ή μείωση του καυσίμου αντανακλάται στην τελική τιμή των ναύλων. Η πορεία του πετρελαίου για την υπό εξέταση περίοδο (Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009) δίνεται σε δολάρια και αφορά την μέση ετήσια τιμή σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του ΟΠΕΚ. Για το 2006 η μέση ετήσια τιμή ήταν 61,08\$ ανά βαρέλι, το 2007 69,08\$, το 2008 όπου και παρουσιάστηκε η υψηλότερη τιμή πετρελαίου, 94,45\$ και μέχρι τον Μάιο του 2009

47,07\$ ανά βαρέλι. Πρέπει να αναφέρουμε όμως ότι ενώ ο μέσος όρος για το 2009 είναι 47,07\$, τον μήνα Μάιο παρατηρείται μία ανοδική πορεία στην τιμή του μαύρου χρυσού και συγκεκριμένα στα 56,54\$.

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Σαντορίνη: αριθμητικός μέσος: 24,884 ευρώ μέγιστη τιμή: 27,33 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 6,9 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Ικαρία: αριθμητικός μέσος: 24,112 ευρώ μέγιστη τιμή: 27,33 ευρώ (εμφανίζεται 4 φορές τις τελευταίες περιόδους) μικρότερη τιμή: 19,460 ευρώ (εμφανίζεται την 1^η περίοδο) εύρος: 7,87 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Ίος: αριθμητικός μέσος: 24,205 ευρώ μέγιστη τιμή: 27,33 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 18,790 ευρώ (εμφανίζεται την 1^η περίοδο) εύρος: 8,54 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Κάλυμνος: αριθμητικός μέσος: 26,999 ευρώ μέγιστη τιμή: 29,790 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 9,36 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Κύθνος: αριθμητικός μέσος: 13,3744 ευρώ μέγιστη τιμή: 22,420 ευρώ (εμφανίζεται την 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 9,620 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 4^η και 5^η περίοδο) εύρος: 12,8 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Σέριφος: αριθμητικός μέσος: 16,3892 ευρώ μέγιστη τιμή: 24,880 ευρώ (εμφανίζεται την 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 12,254 ευρώ (εμφανίζεται 3 φορές στις 3 πρώτες περιόδους) εύρος: 12,626 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Κως: αριθμητικός μέσος: 28,172 ευρώ μέγιστη τιμή: 30,82 ευρώ (εμφανίζεται την 5^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 10,39 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Λέρος: αριθμητικός μέσος: 23,694 ευρώ μέγιστη τιμή: 28,150 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 4^η και 5^η περίοδο) εύρος: 7,72 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Μήλος: αριθμητικός μέσος: 23,868 ευρώ μέγιστη τιμή: 33,060 ευρώ (εμφανίζεται την 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 17,240 ευρώ (εμφανίζεται την 1^η περίοδο) εύρος: 15,82 ευρώ

-Δρομολόγιο Πειραιάς-Μύκονος: αριθμητικός μέσος: 21,294 ευρώ μέγιστη τιμή: 24,050 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 17,920 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 6,13 ευρώ

- Δρομολόγιο Πειραιάς-Νάξος: αριθμητικός μέσος: 20,634 ευρώ μέγιστη τιμή: 24,880 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 15,870 ευρώ (εμφανίζεται την 10^η περίοδο) εύρος: 9,01 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Πάρος: αριθμητικός μέσος: 20,76 ευρώ μέγιστη τιμή: 24,880 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 15,870 ευρώ (εμφανίζεται την 10^η περίοδο) εύρος: 9,01 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Πάτμος: αριθμητικός μέσος: 23,4402 ευρώ μέγιστη τιμή: 28,150 ευρώ (εμφανίζεται την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 19,864 ευρώ (εμφανίζεται στις 3 πρώτες περιόδους) εύρος: 8,286 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Ρόδος: αριθμητικός μέσος: 34,296 ευρώ μέγιστη τιμή: 38,200 ευρώ (εμφανίζεται την 5^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 24,620 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 13,58 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Καρλόβασι: αριθμητικός μέσος: 26,476 ευρώ μέγιστη τιμή: 30,610 ευρώ (εμφανίζεται στις 4 τελευταίες περιόδους) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 10,180 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Βαθύ: αριθμητικός μέσος: 26,869 ευρώ μέγιστη τιμή: 30,610 ευρώ (εμφανίζεται στις 4 τελευταίες περιόδους) μικρότερη τιμή: 20,430 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 10,180 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Σίφνος: αριθμητικός μέσος: 22,108 ευρώ μέγιστη τιμή: 27,330 ευρώ (εμφανίζεται την 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 15,350 ευρώ (εμφανίζεται την 1^η περίοδο) εύρος: 11,980 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Σύρος: αριθμητικός μέσος: 18,557 ευρώ μέγιστη τιμή: 20,780 ευρώ (εμφανίζεται 2 φορές την 8^η και 9^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 15,410 ευρώ (εμφανίζεται την 3^η περίοδο) εύρος: 5,37 ευρώ
- Δρομολόγιο Πειραιάς-Τήνος: αριθμητικός μέσος: 19,366 ευρώ μέγιστη τιμή: 21,610 ευρώ (εμφανίζεται την 5^η περίοδο) μικρότερη τιμή: 16,720 ευρώ (εμφανίζεται την 1^η περίοδο) εύρος: 4,89 ευρώ

Από τις τιμές των δρομολογίων της εταιρείας G που είδαμε, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι μέγιστες τιμές του διαστήματος Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009 εμφανίζονται στην 8^η και 9^η περίοδο και υποθέτουμε ότι σχετίζονται με τις υψηλές τιμές του πετρελαίου του 2008. Οι τιμές της 10^{ης} περιόδου που είναι και οι πιο πρόσφατες, εμφανίζονται ελαφρώς χαμηλότερες από τις μέγιστες τιμές της 8^{ης} και 9^{ης}

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

περιόδου (στα περισσότερα δρομολόγια), προφανώς επηρεαζόμενες από την κάθετη πτώση της τιμής του πετρελαίου το 2009 και την οικονομική ύφεση. Οι χαμηλότερες τιμές εμφανίζονται κυρίως την 3^η περίοδο λόγω της χαμηλής τιμής του πετρελαίου και υποθέτουμε ότι σε αυτό συνέβαλε και η τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας με χαμηλά ναύλα για την δεδομένη περίοδο εξ' αιτίας έντονου ανταγωνισμού (στις άλλες εταιρείες την 3^η περίοδο παρατηρείται μία γενική αύξηση των τιμών).

Θα χρησιμοποιήσουμε πάλι την εταιρεία G για να δούμε το ποσοστό μεταβολής των ναύλων μεταξύ της 1^{ης} περιόδου (Ιούνιος 2006) και της 10^{ης} περιόδου (Απρίλιος 2009).

Δρομολόγιο από Πειραιά προς:	Τιμή Ιουνίου 2006 σε ευρώ	Τιμή Απριλίου 2009 σε ευρώ	Διαφορά %
Θήρα	21,110	26,520	+ 25,6%
Ικαρία	19,460	27,330	+ 40,44%
Ίο	18,790	26,520	+ 41,14%
Κάλυμνο	25,310	26,760	+ 5,7%
Κύθνο	9,628	16,000	+ 66,18%
Σέριφο	12,254	20,780	+ 69,57%
Κω	27,210	27,500	+ 1,01%
Λέρο	20,710	25,290	+ 22,11%
Μήλο	17,240	25,700	+ 49,07%
Μύκονο	18,270	21,600	+ 18,22%
Νάξο	17,460	15,870	- 9,1%
Πάρο	18,070	15,870	- 12,17%
Πάτμο	19,864	25,290	+ 27,31%
Ρόδο	32,470	33,720	+ 3,8%
Καρλόβασι	22,040	30,610	+ 38,88%
Βαθύ	23,940	30,610	+ 27,86%
Σίφνο	15,350	25,700	+ 67,42%
Σύρο	15,550	19,140	+ 23,08%
Τήνο	16,720	19,140	+ 14,47%

Πίνακας 10: Ναύλα Εταιρείας G, Ιουνίου 2006 και Απριλίου 2009

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι από την έναρξη του ελεύθερου ανταγωνισμού το 2006 μέχρι τον Απρίλιο του 2009 οι τιμές των ναύλων της συγκεκριμένης εταιρείας είχαν ανοδική πορεία με μόνο δύο εξαιρέσεις στα δρομολόγια Πειραιάς-Νάξος και Πειραιάς-Πάρος. Στα υπόλοιπα δρομολόγια παρατηρούμε κάθε είδος αύξησης στα ναύλα με μεγαλύτερη στο Πειραιάς-Σέριφος όπου η αύξηση είναι 69,57%. Επειδή όμως η σύγκριση τιμών μίας μόνο εταιρείας για την πορεία των ναύλων την συγκεκριμένη χρονική περίοδο (Ιούνιος 2006 – Απρίλιος 2009) δεν είναι η πιο ασφαλής μέθοδος για την εξαγωγή σωστών συμπερασμάτων, θα προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε τιμές διαφορετικών εταιρειών σε ίδια δρομολόγια και ίδιες περιόδους ώστε να μπορέσουμε να διαπιστώσουμε εάν υπάρχει εναρμόνιση τιμών λόγω του ελεύθερου ανταγωνισμού ή εάν κάθε εταιρεία δρα διαφορετικά από τους ανταγωνιστές της.

Το πρώτο δρομολόγιο που θα εξετάσουμε είναι το Πειραιάς-Αίγινα. Θα χρησιμοποιήσουμε τις 3 πρώτες περιόδους για την σύγκριση των τιμών επειδή μόνο σε αυτές έχουμε διαθέσιμες τιμές για όλες τις εταιρείες. Επίσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο δραστηριοποιούνται και συμβατικά και ταχύπλοα πλοία οπότε θα έχουμε 2 κατηγορίες.

Δρομολόγιο	Εταιρεία	1 ^η περίοδος	2 ^η περίοδος	3 ^η περίοδος
Πειραιάς-Αίγινα	H (ταχ.)	9,245	9,100	10,770
Πειραιάς-Αίγινα	A (ταχ.)	9,039	10,760	11,610
Πειραιάς-Αίγινα	H (συμ.)	5,154	5,490	6,580
Πειραιάς-Αίγινα	M (συμ.)	5,505	6,080	6,420
Πειραιάς-Αίγινα	P (συμ.)	4,930	5,740	8,000

Όπου (ταχ.) ταχύπλοα και (συμ.) συμβατικά

Πίνακας 11: Σύγκριση Ναύλων 2 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Αίγινα

Οι τιμές των δύο εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο δρομολόγιο με ταχύπλοα πλοία φαίνεται να συμβαδίζουν και η μεγαλύτερη διαφορά στην τιμή εμφανίζεται στην 2^η περίοδο και είναι περίπου 18%.

Οι τιμές των τριών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο δρομολόγιο με συμβατικά πλοία έχουν πολύ μικρή διαφορά με εξαίρεση την τιμή της εταιρείας Ρ στην 3^η περίοδο όπου είναι μεγαλύτερη κατά 24% από την μικρότερη τιμή της εταιρείας Μ. Ωστόσο στο συγκεκριμένο δρομολόγιο φαίνεται ότι οι εταιρείες προσπαθούν να κρατήσουν τις τιμές τους στα ίδια επίπεδα με τις άλλες εταιρείες.

Το επόμενο δρομολόγιο προς εξέταση είναι το Πειραιάς-Θήρα, όπου στη συγκεκριμένη σύγκριση δραστηριοποιούνται 4 εταιρείες με συμβατικά πλοία. Θα χρησιμοποιήσουμε μόνο την πρώτη περίοδο λόγω έλλειψης στοιχείων.

Δρομολόγιο	Εταιρεία	1 ^η Περίοδος
Πειραιάς-Θήρα	H	21,860
Πειραιάς-Θήρα	E	21,110
Πειραιάς-Θήρα	J	22,110
Πειραιάς-Θήρα	D	24,600

Πίνακας 12: Σύγκριση Ναύλων 4 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Θήρα

Στην συγκεκριμένη περίοδο παρατηρούμε ότι οι τιμές είναι σχετικά ισορροπημένες αφού η διαφορά μεγαλύτερης με μικρότερη τιμή είναι μόλις 16%. Οι εταιρείες και σε αυτό το δρομολόγιο φαίνεται να προσπαθούν να έχουν σχεδόν ίδιες τιμές με τις ανταγωνίστριές τους.

Στο επόμενο δρομολόγιο το οποίο είναι το Πειραιάς-Μύκονος θα συγκρίνουμε τιμές 2 εταιρειών που δραστηριοποιούνται με ταχύπλοα για 6 περιόδους και 2 εταιρειών που δραστηριοποιούνται με συμβατικά πλοία για 6 περιόδους.

Δρομολόγιο	Εταιρεία	1 ^η περ.	3 ^η περ.	4 ^η περ.	5 ^η περ.	6 ^η περ.	7 ^η περ.
Πειρ-Μυκ	H (ταχ.)	36,77	36,77	38,03	38,03	38,03	43,72

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

Πειρ-Μυκ	L (ταχ.)	32,911	32,911	32,911	32,911	36,34	40,44
----------	----------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

Δρομολόγιο	Εταιρεία	4 ^η περ.	5 ^η περ.	6 ^η περ.	7 ^η περ.	8 ^η περ.	9 ^η περ.
Πειρ-Μυκ	H (συμ.)	18,340	18,340	18,340	27,330	27,330	26,510
Πειρ-Μυκ	G (συμ.)	21,270	23,450	21,270	21,600	24,050	24,050

Πίνακας 13 – Σύγκριση Ναύλων 4 Εταιρειών στο δρομολόγιο Πειραιάς-Μύκονος

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται με ταχύπλοα στο δρομολόγιο προς Μύκονο φαίνεται να μην επηρεάζονται η μία από την άλλη αφού για ορισμένες περιόδους διατηρούν ίδιες τις τιμές τους. Η μεγαλύτερη διαφορά σε τιμή ίδιας περιόδου είναι περίπου 15%. Όσον αφορά τις εταιρείες με τα συμβατικά πλοία, διακρίνουμε έντονο το στοιχείο του ανταγωνισμού για μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς αφού για τις περιόδους 4, 5 και η εταιρεία H ήταν πιο οικονομική, ενώ για τις περιόδους 7, 8 και 9 αντιστράφηκαν οι ρόλοι με την εταιρεία G να γίνεται πιο συμφέρουσα. Η μεγαλύτερη διαφορά σε τιμή ίδιας περιόδου είναι την 7^η περίοδο σε ποσοστό περίπου 27%.

Τα τελευταία δύο δρομολόγια που θα εξετάσουμε αφορούν δρομολόγια που έχουν ως αφετηρία το λιμάνι της Ραφήνας. Το πρώτο είναι το Ραφήνα-Άνδρος, στο οποίο δραστηριοποιούνται 3 εταιρείες στις 2 πρώτες περιόδους που θα συγκρίνουμε.

Δρομολόγιο	Εταιρεία	1 ^η Περίοδος	2 ^η Περίοδος
Ραφήνα-Άνδρος	E	8,820	9,20
Ραφήνα-Άνδρος	S	8,730	8,73
Ραφήνα-Άνδρος	C	9,610	10,79

Πίνακας 14: Σύγκριση Ναύλων 3 Εταιρειών στο δρομολόγιο Ραφήνα-Άνδρος

Οι τιμές που θέτουν οι 3 εταιρείες για το δρομολόγιο Ραφήνα-Άνδρος έχουν μικρή διαφορά μεταξύ τους, με την μεγαλύτερη να είναι 23% την δεύτερη περίοδο. Και σε αυτό το παράδειγμα παρατηρούμε ότι οι εταιρείες δεν ρισκάρουν την επιβολή ανώτερης τιμής από τις ανταγωνίστριές τους.

Δρομολόγιο	Εταιρεία	3 ^η Περίοδος	4 ^η Περίοδος
Ραφήνα-Τήνος	S	14,420	15,200
Ραφήνα-Τήνος	C	15,180	15,830

Πίνακας 15: Σύγκριση Ναύλων 2 Εταιρειών στο δρομολόγιο Ραφήνα-Τήνος

Στο δρομολόγιο Ραφήνα-Τήνος, στις 2 υπό εξέταση περιόδους, παρατηρούμε ότι οι 2 εταιρείες αυξάνουν τα εισιτήριά τους κατά 5% από την 3^η προς την 4^η περίοδο. Παρατηρούμε επίσης ότι η διαφορά μεταξύ των τιμών που θέτουν οι 2 εταιρείες ανά περίοδο είναι πάλι περίπου 5%, οπότε μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι οι δύο εταιρείες συμβαδίζουν τιμολογιακά.

Η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για το αν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ανταγωνίζονται πραγματικά ή ακολουθούν πρακτικές συνεννόησης ως προς την διαμόρφωση των τιμών είναι πολύ δύσκολο να γίνει στην παρούσα εργασία, καθώς οι τιμές που επιβάλλουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αλλάζουν συνεχώς ανάλογα με την περίοδο (καλοκαιρινή – χειμερινή), δεν δημοσιεύονται πουθενά, παρά μόνο στο ΥΕΝ και μόνο το καθαρό σκέλος του ναύλου (χωρίς τις εισφορές και τις κρατήσεις) με αποτέλεσμα οι εταιρείες να έχουν την δυνατότητα να δηλώνουν μία ανώτατη τιμή στο Υπουργείο για ένα οποιοδήποτε δρομολόγιο και να την μειώνουν όποτε θέλουν χωρίς αυτό να γίνεται γνωστό. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να γίνονται συμφωνίες μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών για την διαμόρφωση τιμών χωρίς να γίνεται αντιληπτό από κανέναν. Επίσης οι προσφορές που κάνουν οι εταιρείες ανά διαστήματα ακόμα και στις οικονομικές θέσεις δυσχεραίνουν το έργο της παρακολούθησης των τιμών. Γενικά, η απελευθέρωση ορισμένων δρομολογίων μπορεί να έδωσε μία νέα ώθηση για επενδύσεις στους ακτοπλόους, αλλά από την αντίπερα όχθη υπάρχουν υπόνοιες ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός μπορεί να οδηγήσει σε αθέμιτες πρακτικές.

9. Συμπεράσματα-Προτάσεις-Διαπιστώσεις

Στην παρούσα εργασία έγινε μία προσπάθεια να καταγραφούν οι επιπτώσεις που επέφερε η άρση του cabotage στην ελληνική ακτοπλοΐα. Η επιλογή του θέματος έγινε λόγω της ζωτικής σημασίας που έχει η ακτοπλοΐα στο συγκοινωνιακό δίκτυο και την ανάπτυξη της παράκτιας και νησιωτικής χώρας. Το περιβάλλον των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα πριν το 2001 χαρακτηριζόταν από έντονο προστατευτισμό με αποτέλεσμα όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να ήταν δυσσαρεστημένοι. Συγκεκριμένα, οι χρήστες των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είχαν πολλά παράπονα από τις εταιρείες σε θέματα συχνότητας και ποιότητας δρομολογίων, οι ακτοπλόοι αντιμετώπιζαν σοβαρά οικονομικά και λειτουργικά προβλήματα και οι δημόσιοι φορείς στην προσπάθειά τους να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των δύο προαναφερθέντων κατηγοριών, δεν μπορούσαν να εντοπίσουν την πηγή του προβλήματος στην ελληνική ακτοπλοΐα. [8] Η ψήφιση του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας και η απαραίτητη συμμόρφωση της Ελλάδας σε αυτόν μέχρι το 2004, οδήγησε τους αρμόδιους φορείς στην ψήφιση του ατελούς νόμου 2932/01, ο οποίος αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια της Ελλάδας να εναρμονίσει την νομοθεσία της με την ευρωπαϊκή, με βάση την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα. Η σταδιακή απελευθέρωση ορισμένων δρομολογίων ξεκίνησε μόλις το 2005 σε πιλοτικό στάδιο σε ορισμένα δρομολόγια από δευτερεύοντα λιμάνια και το 2006 έγινε μερική απελευθέρωση σε αρκετά δρομολόγια από το λιμάνι του Πειραιά. Παρ'όλα αυτά, ο καθορισμός του ακτοπλοϊκού δικτύου, η επιβολή ανώτατων τιμών οικονομικής θέσης σε αρκετά δρομολόγια, η προστασία των Ελλήνων εργαζομένων στα πλοία της ακτοπλοΐας, η επιβολή επίνυλου στο ακτοπλοϊκό εισιτήριο για την επιδότηση των άγονων γραμμών και η κατακόρυφη αύξηση των επιδοτούμενων γραμμών δείχνουν ότι υπάρχει ακόμα ένα σημαντικό ποσοστό παρεμβατισμού, ο οποίος όμως στην περίπτωση ορισμένων άγονων νησιών είναι δικαιολογημένος, καθώς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αν δεν επιδοτούνταν από το κράτος, δεν θα εξυπηρετούσαν αυτά τα νησιά. Σε γενικές γραμμές πάντως, υπάρχει η θέληση από το κράτος να βοηθήσει την ακτοπλοΐα να βγει από το τέλμα των προηγούμενων χρόνων και αυτό μπορούμε να το διαπιστώσουμε από την κατάργηση των ορίων ηλικίας των πλοίων σύμφωνα με την συνθήκη της Στοκχόλμης, τα έργα υποδομής και ανωδομής που γίνονται στα

περισσότερα λιμάνια της χώρας τα τελευταία χρόνια, την άνοδο του ύψους των επιδοτήσεων που δίνει στις εταιρείες για την κάλυψη των άγονων δρομολογίων ώστε να δρομολογούνται ακόμα και ταχύπλοα πλοία και την μετατροπή των δώδεκα μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας σε Ανώνυμες Εταιρείες με σκοπό την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρει η νέα μορφή οργάνωσης και λειτουργίας καθώς και την ανταπόκριση των οργανισμών στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και του περιβάλλοντος που δραστηριοποιούνται.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες τα τελευταία χρόνια έχουν προχωρήσει σε συγκέντρωση δυνάμεων η οποία εκφράζεται μέσω συμμετοχής στα μετοχικά κεφάλαια άλλων εταιρειών του κλάδου με σκοπό την εξασφάλιση των μεριδίων τους στην αγορά από τυχόν είσοδο ξένων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Ο ανταγωνισμός στις ελεύθερες γραμμές φαίνεται να είναι έντονος, αλλά υπάρχουν υπόνοιες από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για στρέβλωση του ανταγωνισμού με καθορισμό από κοινού υψηλών ναύλων από πολλές εταιρείες του χώρου. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες για το 2009 έχουν να αντιμετωπίσουν την παγκόσμια οικονομική ύφεση η οποία ήδη φαίνεται να έχει επηρεάσει αρνητικά τον τουρισμό και την πτώση της τραπεζικής πίστης με αποτέλεσμα την μείωση των χορηγούμενων δανείων για νέες επενδύσεις προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες από τα τέλη του χρόνου, προκειμένου να διατηρήσουν τα οικονομικά αποτελέσματά τους θετικά, έχουν ξεκινήσει να κάνουν προσφορές σε δρομολόγια Αιγαίου και Αδριατικής με σκοπό την διατήρηση των πελατών τους και την προσέλκυση καινούριων και επίσης έχουν προχωρήσει στην διατήρηση των περσινών ναύλων και στα απελευθερωμένα δρομολόγια ακόμα και στην μείωση των τιμών. Ευνοϊκή συγκυρία για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι η μείωση του πετρελαίου από τα τέλη του 2008 η οποία μπορεί να βοηθήσει τις εταιρείες να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη σε αυτή τη δύσκολη οικονομική περίοδο που διανύουμε.

Το τελικό συμπέρασμα από τα παραπάνω είναι ότι η ελληνική ακτοπλοΐα διανύει μια μεταβατική περίοδο από τον προστατευτισμό προς τον ελεύθερο ανταγωνισμό και όπως είναι φυσιολογικό, υπάρχουν ακόμα κάποια προβλήματα που εμποδίζουν την σωστή λειτουργία του κλάδου. Αν υπάρξει σωστή συνεργασία από πλευράς κράτους και ακτοπλόων, τότε ίσως σε μερικά χρόνια να δούμε μία ακτοπλοϊκή αγορά περισσότερο ανταγωνιστική. Οι προοπτικές για το μέλλον είναι γενικώς ευοίωνες για τους επενδυτές καθώς η ελληνική ακτοπλοΐα είναι εξοπλισμένη από δυνατά

επιχειρηματικά και διαχειριστικά σχήματα που εξασφαλίζουν τη διαφάνεια αλλά και τη δυναμική επιχειρηματική δράση. Η ωρίμανση που παρατηρείται τόσο στην περιοχή της Αδριατικής όσο και στην Ελληνική αγορά είναι σημάδια αναδιάταξης στρατηγικών από τις εταιρείες του κλάδου τόσο σε επίπεδο χαρακτηριστικών στόλου όσο και σε επίπεδο δρομολογίων και περιοχής δραστηριοποίησης. Η γεωγραφική διαφοροποίηση παρουσιάζεται επιτακτική όσο ποτέ άλλοτε. [27]

9.1 Προτάσεις-Θέματα προς επίλυση

Για να μπορέσουμε να προτείνουμε λύσεις για την βελτίωση του τρόπου λειτουργίας του ακτοπλοϊκού συστήματος πρέπει πρώτα να καταγράψουμε από ποιους αποτελείται και από τι επηρεάζεται:

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Υπουργείο Αιγαίου
- Ακτοπλοϊκές Εταιρείες
- Πελάτες Ακτοπλοϊκών Εταιρειών
- Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο
- Τράπεζες
- Κανονισμοί Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Χρηματιστήριο
- Λιμάνια
- Τιμή πετρελαίου
- Διεθνείς οικονομικές συγκυρίες (οικονομική ύφεση / οικονομική άνθηση)

Η ανάλυση για το πως επηρεάζεται η ακτοπλοϊκή αγορά από το τραπεζικό σύστημα, την πορεία του χρηματιστηρίου και του πετρελαίου και τις διεθνείς οικονομικές συγκυρίες δεν ήταν δυνατό να αναλυθεί πλήρως σε αυτήν την εργασία. Μπορούμε ωστόσο να προτείνουμε κάποιες λύσεις για το πως θα μπορούσε να βελτιωθεί η

σχέση μεταξύ του Κράτους, των ακτοπλόων, των πελατών και των λιμανιών και να γίνουν κάποιες προσθήκες στο παρόν θεσμικό πλαίσιο.

Το βασικότερο πρόβλημα που ακούγεται τα τελευταία χρόνια είναι μη επαρκής σύνδεση των απομακρυσμένων νησιών μεταξύ τους αλλά και με τα μεγάλα λιμάνια με αποτέλεσμα τα περισσότερα από αυτά τα νησιά να μένουν χωρίς τακτική σύνδεση για ένα μεγάλο μέρος του χρόνου. Οι προσπάθειες των αρμόδιων Υπουργείων φαίνεται να μην έχουν ακόμα αποδώσει καρπούς, ούτε με την αύξηση των επιδοτήσεων, καθώς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που εξυπηρετούν αυτές τις γραμμές δίνουν την προσοχή τους στα κερδοφόρα δρομολόγια, αμελώντας, επειδικτικά πολλές φορές, τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει σε αυτά τα άγονα νησιά. Μία πρόταση η οποία θα μπορούσε να λύσει αυτό το πρόβλημα είναι η ανάθεση αυτών των δρομολογίων σε οικονομικά εύρωστες εταιρείες οι οποίες θα είχαν την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν επαρκώς αυτές τις γραμμές παρέχοντας ποιοτικές και μόνιμες υπηρεσίες. Η πλειοψηφία των άγονων δρομολογίων, από τότε που αντικαταστάθηκε η «άδεια σκοπιμότητας» με τα «δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας», πραγματοποιούνται από εταιρείες οι οποίες είναι κυρίως μικρές και αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα (ΣΑΟΣ και ΝΕΛ τα τελευταία χρόνια) και στηρίζονται στις επιδοτήσεις για να επιβιώσουν. Αυτές οι εταιρείες αντιμετωπίζουν συνέχεια προβλήματα κατάσχεσης πλοίων, απεργίες του εργατικού δυναμικού τους, τεχνικά προβλήματα στα (κατά μεγάλη πλειοψηφία) γηρασμένα πλοία τους με αποτέλεσμα την μη τακτική τήρηση των δρομολογιακών υποχρεώσεων κατά την διάρκεια του έτους. Στην περίοδο 2008-2009 έγινε μία προσπάθεια από τα αρμόδια Υπουργεία να προσεγγίσουν πιο μεγάλες εταιρείες στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών με αποτέλεσμα δύο από τις πιο εύρωστες εταιρείες να πάρουν κάποια από αυτά τα δρομολόγια.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα το οποίο έχει εμφανιστεί τα τελευταία χρόνια είναι η συνεχιζόμενη αύξηση των επιδοτήσεων στα άγονα δρομολόγια. Τα αρμόδια Υπουργεία, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, για να προσελκύσουν καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών για τα άγονα νησιά, έχουν αυξήσει τα χρήματα που δίνουν ως επιδότηση στις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Επειδή όμως ο επίνευλος που είναι 3% της τιμής του εισιτηρίου δεν επαρκεί για την πλήρη χρηματοδότηση των άγονων

γραμμών (καλύπτει περίπου το 1/3 για την περίοδο 2008-2009), το κράτος αναγκάζεται να βγάξει επιπλέον χρήματα από το ταμείο του, πράγμα το οποίο έχει προκαλέσει πολλές αντιδράσεις από τους Έλληνες φορολογούμενους. Μία πιθανή λύση για αυτό το θέμα είναι ο επαναπροσδιορισμός του ακτοπλοϊκού δικτύου με μείωση των άγονων γραμμών (ενσωμάτωση πολλών άγονων νησιών σε μία γραμμή), ώστε να μειωθούν τα χρήματα που διαθέτει για αυτό τον σκοπό το κράτος (85 άγονες γραμμές για το 2008-2009).

Η απελευθέρωση αρκετών δρομολογίων από το 2005 και έπειτα, έδειξε ότι ο ακτοπλοϊκός κλάδος περνάει σε μία καινούρια εποχή, όπου οι εταιρείες θα δρουν σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον χωρίς παρεμβάσεις με κύριο κερδισμένο τον χρήστη των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αυτό όμως δεν είναι απολύτως αληθινό, καθώς αυτή την περίοδο έπειτα από το πόρισμα της έρευνας της Επιτροπής Ανταγωνισμού κατηγορούνται 14 ακτοπλοϊκές εταιρείες και η Ένωση Ακτοπλόων για πρακτικές που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και συγκεκριμένα: α) για συμφωνίες στις τιμές των εισιτηρίων, β) για συμφωνίες με σκοπό τη διανομή της πίτας στις άγονες γραμμές με προκαθορισμένες προσφορές και γ) για εναρμονισμένες πρακτικές στις προσφορές τους για τα ναύλα. Η εκδίκαση της υπόθεσης αυτής ξεκίνησε στα μέσα Ιουνίου του 2009 και να αναμένεται να διαρκέσει πολλούς μήνες μέχρι να βγει η τελική απόφαση. Αυτό το πρόβλημα ίσως θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί καλύτερα, αν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρείχαν όλες τις μικτές τιμές ακτοπλοϊκών εισιτηρίων που επιβάλλουν στα διάφορα δρομολόγια τους στα αρμόδια υπουργεία, ώστε να γίνονται απευθείας έλεγχοι για το αν υπάρχουν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό (Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δίνουν στα αρμόδια υπουργεία καθαρές τιμές των ναύλων χωρίς τις κρατήσεις και τις εισφορές).

Σε γενικές γραμμές, για την επίλυση των προβλημάτων απαιτείται εποικοδομητική συνεργασία και συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών (πολιτεία, ακτοπλόοι, επιβάτες, λιμάνια), ώστε οι αποφάσεις να λαμβάνονται από κοινού με γνώμονα το συμφέρον όλων των πλευρών. Οι μελλοντικές ενέργειες για την ενδυνάμωση του κλάδου πρέπει να αποβλέπουν:

- στην βελτίωση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος

- στην βελτίωση των λιμενικών υποδομών
- στην βελτίωση των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών
- στην ικανοποίηση των αναγκών των επιβατών
- και στην συνεργασία των υπουργείων με τους ακτοπλόους

ώστε να εξασφαλιστεί η συνεχής και ποιοτική εξυπηρέτηση όλων των ελληνικών νησιών και να διασφαλιστούν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη και του απλού επιβάτη.

Τέλος, μία πρόταση η οποία μπορεί να επεκτείνει τις ελληνικές ακτοπλοϊκές δραστηριότητες είναι η δημιουργία ακτοπλοϊκής διασύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με την Τουρκία. Τα περιθώρια ανάπτυξης προς αυτή την κατεύθυνση είναι σημαντικά, καθώς η Τουρκία αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια σε όρους τουρισμού και εμπορίου. Ο διεθνής τουρισμός της Τουρκίας έχει τριπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια. Πέρα από το ρεύμα των διεθνών τουριστών που θα μπορούσε να περάσει στην Ελλάδα μέσω Τουρκίας, σημαντική είναι και η κίνηση των Ελλήνων προς τη χώρα αυτή, καθώς η Κωνσταντινούπολη αποτελεί προσφιλή προορισμό (μία από τις 10 δημοφιλέστερες πτήσεις από το Ελ. Βενζιζέλος). Επίσης, τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί το διμερές εμπόριο των δύο χωρών ξεπερνώντας το 3% του συνολικού ελληνικού εμπορίου το 2007 από σχεδόν 1% το 1995. Η κίνηση αυτή θα μπορούσε να δώσει νέα ώθηση στην ελληνική ακτοπλοΐα καθώς οι αγορές του Αιγαίου και της Αδριατικής φαίνεται να έχουν προσεγγίσει τα όρια ανάπτυξής τους. [21]

Βιβλιογραφικές Αναφορές και Ηλεκτρονικές Πηγές

1. Ψαραύτης Χαρίλαος – Θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα – Συμπόσιο Σίφνου 30/06/2006
2. Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage) <http://eur-lex.europa.eu>
3. Μελέτες Alpha Bank - Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες
http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_99.pdf
4. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας – Δελτίο Τύπου – Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα – 27/01/09
5. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής
6. The Common Transport Policy – Com (95) 302 (1995)
7. Γουλιέλμος Α.Μ., Ε. Σαμπράκος, «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων», εκδ. Σταμούλης 2002
8. Lekakou M. “Setting foundations for Coastal Shipping Policy: The Case of Greece” 13-15 November 2002
9. Ψαραύτης Χαρίλαος – Ακτοπλοΐα: Το 2004 στην άκρη του Τούνελ – Οικονομικός Ταχυδρόμος 10 Νοεμβρίου 1994
10. Γουλιέλμος Α.Μ., «Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», εκδ. Σταμούλης 1998
11. www.anek.gr
12. www.minoan.gr
13. <http://www.attica-group.com/gr/> Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο 2001
14. Ενημερωτικό Δελτίο Hellas Flying Dolphins 2004
15. Τσαμόπουλος Μ, Ναυτεμπορική 22 Φεβρουαρίου 2001
16. Ξηραδάκης Γ., «Greek ferry men have much to do», Mediterranean Passenger Shipping, Naftiliaki International
17. Ψαραύτης Χαρίλαος – Εναλλακτικές προσεγγίσεις στο θέμα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών - ΗΜΕΡΙΔΑ ΚΕΠΠ, 18/06/2008
18. ΧRTC – Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα Μάιος 2006

19.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/159&format=DOC&aged=1&language=EL&guiLanguage=en> 03/02/2004

20.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1628&format=HTML&aged=1&language=EL&guiLanguage=en> 19/12/2005

21. Κλαδικές Μελέτες Εθνικής Τράπεζας Ελλάδας - Ιανουάριος 2009

22. ΧRTC - Μελέτη για τον Ανταγωνισμό στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοϊκή Αγορά – Φεβρουάριος 2005 σελ. 5,6

23. Ν.2932/01 και οι δημοσιευμένες τροποποιήσεις του μέχρι το 2008 στα Φ.Ε.Κ.

24. <http://ftp.ypai.gr/bsite/>

25. www.theseanation.gr

26. <http://aegaio.blogspot.com/>

27. ΧRTC Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα Ιούνιος 2008

28. Στοιχεία Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής 2004

29. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας www.yen.gr

30. www.olp.gr

31. Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας

32. www.atticaeast.gr

33. <http://www.naftemporiki.gr/news/static/09/06/08/1674301.htm>

34. www.opec.org

35. Ρεπορτάζ: Σάββας Ν. Αθανασίου – www.kerdos.gr 10/05/2009

36. <http://www.statbank.net> Άρθρο Γιώργου Σακκά

37. Άρθρο από την Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία 17/05/2009

38. www.epant.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Επιδοτούμενες Ακτοπλοϊκές Γραμμές Υπουργείου Αιγαίου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την περίοδο 2008-2009.

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ περιόδων
1/11/2008 έως 31/10/2009 και μετέπειτα.

A/A	Εκτελούμενη δρομολογιακή γραμμή	Συχνότητα δρομολογίων	Δρομολόγια	Μίσθωμα ανά δρομολόγιο	Όνομα πλοίου	Δαπάνη σε ευρώ
-----	---------------------------------------	--------------------------	------------	------------------------------	-----------------	-------------------

1. ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ # 4 δρομολόγια την εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες
2 δρομολόγια / μήνα (μεταφορά καυσίμων και οχηρών φορτίων) από 1/3/07 έως 31/10/09 #
232 # 1570,49€ # Ε/Γ-Ο/Γ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΙΙΙ» # 364.353,68

2. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ -
ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09
(Δευτέρα,Τετάρτη,Παρασκευή και Κυριακή) Προσέγγιση σε Φαρμακονήσι 2 φορές / μήνα #
208 # 7744,16€ # Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ" # 1.610.785,28

3. ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΙ-ΛΕΙΨΟΙ και επιστροφή # Σύμβαση τριετής έως 31/10/09. 1
δρομολόγιο / εβδομάδα και ένα επιπλέον από 1/6 έως 30/9. Με ανάθεση ένα (1) επιπλέον
δρομολόγιο από 22/11/07 έως 29/2/08. Ο διαγωνισμός διεξήχθη 8/1/08. Νέα σύμβαση έως
31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Από 1/3/09 2 δρομ./εβδ με τη νέα σύμβαση. # 52
104 # 747,33 € 866,00 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΛΑΜΠΗ ΙΙ" # 128.925,16

4. ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα και 1 δρομολόγιο
/εβδομάδα ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ σε ανταπόκριση από Πειραιά. Σύμβαση από 1/3/07 έως 31/10/09
208 # 1083,1€ # Ε/Γ- Δ/Ρ "ΠΑΤΜΟΣ ΣΤΑΡ" # 225.284,80

5. ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 2 δρομολόγια
/ εβδομάδα Προσέγγιση σε Φαρμακονήσι ανά 15 ημέρες, από 1/3/07 έως 16/5/07 και από

17/5/07 έως 31/10/2014 # 104 # 1169,74€ # Ε/Γ - Δ/Ρ "ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ" Αντικαταστάθηκε με νέο πλοίο κατηγορίας 1 το Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΝΝΑ ΕΞΠΡΕΣ" με αναπροσαρμογή του μισθώματος σε 1080 € από 17/5/07 έως 31/10/2014 # 121.652,96

6. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολ./εβδομάδα από 1/11 - 30/9 εκάστου έτους 5 δρομολ./εβδομάδα από 1/05 - 31/10 τη θερινή περίοδο. Τριετής σύμβαση από 1/3/07 μέχρι 31/10/09 # 208 # 541,55€ # Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΝΙΑΪ» # 112.642,40

7. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09 # 156 # 3790,85 # Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ» # 591.372,60

8. ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09 # 104 # 1299,72€ # Ε/Γ-Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" # 135.170,88

9. ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια/εβδομάδα. Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-07 στις 25/5/07. Νέα προκήρυξη 8/1/08 # 104 # 16.490€ # Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού. 31/10/07. Παρατάθηκε η σύμβαση έως 29/2/08. Νέα σύμβαση έως 31/8/2010. # 1.714.960,00

10. ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-07 στις 25/5/07. Νέος διαγωνισμός 8/1/08. Σύμβαση έως 31/8/10. # 156 # 7490€ # Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού 31/10/07. Παρατάθηκε η σύμβαση έως 29/2/08. Νέα σύμβαση έως 31/8/2010. # 1.168.440,00

11. ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / ημέρα από 1/11 - 31/5/ με υποχρέωση εκτέλεσης ενός (1) επιπλέον δρομολογίου /ημέρα χωρίς επιδότηση. Δύο (2) δρομολόγια την ημέρα, με υποχρέωση εκτέλεσης άλλων (2) μη επιδοτούμενων από 1/6-31/10. Διάρκεια σύμβασης 1/3/07 έως 31/10/09. # 730 # 628,19€ # Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» # 458.578,70

12. ΘΗΡΑΣΙΑ- ΘΗΡΑ και επιστροφή # 5 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/2007 έως 31/10/09 # 260 # 1126,42€ # Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ "ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ" # 292.869,20

13. ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/07. Παράταση σύμβασης έως 29/2/08. Τροποποίηση σύμβασης από 28/2/08 έως 31/10/2014. # 52 # 400€ # Α/Κ-Π/Κ «ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» Υποβλήθηκε δήλωση αντικατάστασης του πλοίου με νέο το Ε/Γ ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ Ν. Νάξου 136. # 20.800,00

14. ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/09 και ένα επιπλέον 15/6 έως 15/9 κάθε έτους χωρίς επιδότηση. # 52 # 4581,51€ # Ε/Γ -Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" # 238.238,52

15. ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ-ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ # 3 δρομολόγια / εβδομάδα # 156 # 704,01€ # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΑΡΙΑ". Αντικαταστάθηκε από 25/5/07 με νέο πλοίο κατηγορίας 1 Ε/Γ-Δ/Ρ "ANNA ΕΞΠΡΕΣ" με αναπροσαρμογή του μισθώματος σε 650 €. Διάρκεια σύμβασης έως 31/10/2014 # 109.825,56

16. ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ-ΝΑΞΟΣ με ελεύθερη υποχρεωτική προσέγγιση στη Αμοργό, σε συνέχεια δρομολογίου από Πειραιά # 2 δρομολόγια/εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09 # 104 # 15488,33€ # Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR ΝΑΞΟΣ # 1.610.786,32

17. ΤΗΛΟΣ – ΡΟΔΟΣ # 3 δρομ/εβδομάδα. Διεξήχθη διαγωνισμός 8/1/08. Σύμβαση από 19/5/08 έως 31/8/2010. # 156 # 4000€ # Ε/Γ ΣΗ ΣΤΑΡ Ν.Π 10728 # 624.000,00

ΣΥΝΟΛΟ (Α) : 9.528.686,06€

Προσαύξηση για 2008-2009 : 2% 190573,72€

ΣΥΝΟΛΟ (Β) : 9.719.259, 78€

Τα αναφερόμενα μισθώματα είναι της περιόδου 2007-2008 και η προσαύξηση για την περίοδο 2008 - 09 υπολογίζεται σε 2%. Οι ανωτέρω 17 συμβάσεις λήγουν 31/10/09 και μετέπειτα

18. ΨΑΡΑ – ΧΙΟΣ # 6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομ. / μήνα για μεταφορά καυσίμων. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08. # 336 # 6.323,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ κατ. 4 # 2.124.528,00

19. ΨΑΡΑ – ΒΟΛΙΣΣΟΣ # 2 δρομολόγ./εβδομάδα μόνο τη θερινή περίοδο 1/6-30/9. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08. # 18 # 2.905,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ κατ. 4 # 52.290,00

20. ΦΟΥΡΝΟΙ - ΘΥΜΑΙΝΑ - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ – ΒΑΘΥ # 5 δρομολόγια / εβδομάδα. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08. # 260 # 5.162,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ κατ. 4 # 1.342.120,00

21. ΛΕΒΙΘΑ – ΠΑΤΜΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2009.
Διαγωνισμός 30-6-08. # 52 # 540,00€ # Α/Κ ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΒΙΘΟΥ κατ. # 28.080,00

ΣΥΝΟΛΟ (Γ) : 3.547.018,00€

Οι ανωτέρω 4 συμβάσεις υπεγράφησαν 1/11/08 μετά από διαγωνισμό που διεξήχθη στις 30-6-08.

22. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΙΓΡΙ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/6 έως 30/9 κάθε έτους. Διαγωνισμός 20-10-08. # 18 # 87.500,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" κατ. 3 # 1.575.000,00

23. ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 156 # 1.857,00€ # Ε/Γ - Δ/Ρ "BLUE VELVET" κατ. 1 # 289.692,00

24. ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 156 # 1.663,00€ # Ε/Γ - Δ/Ρ "BLUE VELVET" κατ. 1 # 259.428,00

25. ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 156 # 1.230,00€ # Ε/Γ - Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ" κατ. 3 # 191.880,00

26. ΝΙΣΥΡΟΣ – ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 208 # 765,00€ # Ε/Γ - Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" κατ. 2 # 159.120,00

27. ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 15/5 έως 15/10 κάθε έτους. Διαγωνισμός 20-10-08. # 22 # 10.000,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ "ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" κατ. 1 ή 2 # 220.000,00

28. ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο/εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίου από ΠΕΙΡΑΙΑ προς ΡΟΔΟ. Διαγωνισμός 20-10-08. # 52 # 26.250,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" κατ. 3 # 1.365.000,00

29. ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα με παραμονή στο ΦΟΙΝΙΚΙ έξι (6) ώρες. Διαγωνισμός 20-10-08. # 208 # 782,00€ # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΘΗΝΑ" κατ. 5 # 162.656,00

30. ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ(ΚΑΡΠΑΘΟΥ) και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 208 # 850,00€ # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ" κατ. 5 # 176.800,00

31. ΘΗΡΑΣΙΑ-ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ (Ρίβα- Κόρφος-Αμμούδι) και επιστροφή # 3 δρομολόγια / ημέρα.
Διαγωνισμός 20-10-08. # 1095 # 122,00€ # Ε/Γ "ΘΗΡΑΣΙΑ" κατ. 5 # 133.590,00

32. ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ και επιστροφή # 10 δρομ/εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. # 520
217,00€ # Ε/Γ "ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ" κατ. 1 # 112.840,00

ΣΥΝΟΛΟ (Δ) : 4.646.006,00€

Οι ανωτέρω συμβάσεις δρομολογιακών γραμμών από Α/Α 22 έως 32 κατακυρώθηκαν στις 30-12-08 μετά από επαναληπτικό διαγωνισμό που διεξήχθη στις 20-10-08. Θα υπογραφούν με τους πλοιοκτήτες μετά το πέρας του προσυμβατικού ελέγχου στο Ελεγκτικό Συνέδριο εντός του Φεβρουαρίου 2009. Ήδη οι δρομολογικές γραμμές εξυπηρετούνται με παράταση ισχύος των συμβάσεών τους που έληξαν 31/10/08.

33. ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΛΗΜΝΟΣ # 6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομ. / μήνα για μεταφορά καυσίμων. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 336 # 2.708,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ ΑΙΟΛΙΣ κατ. 5 # 909.888,00

34 α. ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/01/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. έως 31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 10 42 # 23.096,00€ 29.000,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ έως 12/12/07. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από 12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση. # 1.448.960,00

34 β. ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/01/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. έως 31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 10 42 # 23.096,00€ 30.000,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ έως 12/12/07 άνευ επιδότησης. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από 12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση. 1.490.960,00

34 γ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ -(ΧΙΟΣ-ΣΑΜΟΣ) # 1δρομ/γιο/εβδομάδα και επιπλέον 1 δρομολόγιο από 15/6 έως 15/9 χωρίς επιδότηση. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/1/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

**Διαγωνισμός 11/3/09. # 10 42 # 24000 (25.196) € 35.000,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ
"ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ" από 12/6/07 έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20/11/06. Το
δρομολόγιο εκτελείτο ελεύθερο από 1/10-12/12/07. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από
12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ
έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση. # 1.721.960,00**

**35. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΕΥΔΗΛΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ #
1δρομ/γιο/εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 52 # 37.000,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ
κατ.5 # 1.924.000,00**

**36. ΑΛΕΞ/ΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή
1 δρομολόγιο / εβδομάδα για 8 μήνες. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 34 # 80.000,00€ # Ε/Γ
- Ο/Γ κατ. 5 # 2.720.000,00**

**37. ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια /
εβδομάδα όλο το χρόνο σε συνέχεια δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ - ΜΗΛΟΥ - ΘΗΡΑΣ με ανάθεση από
3/11/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 104 # 42.680,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ "ΜΙΛΕΝΑ"
κατ. 5 # 4.438.720,00**

**38. ΘΗΡΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή # 2
δρομολόγια / εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίων από Πειραιά με ανάθεση από 3/11/08. Νέος
Διαγωνισμός 11/3/09. # 104 # 44.880,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ "ΡΟΔΑΝΘΗ" ή "ΜΑΡΙΝΑ"
κατ. 5 # 4.667.520,00**

**39. ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. Νέος
Διαγωνισμός 11/3/09. # 208 # 1.035,00€ # Ε/Γ-Δ/Ρ "ΝΗΣΟΣ ΧΑΛΚΗ" και "ΕΞΠΡΕΣ ΝΙΚΟΣ"
κατ. 5 # 215.280,00**

**40. ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος
Διαγωνισμός 11/3/09. # 104 # 8.377,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ"
κατ. 2 # 871.208,00**

**40. ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 8.377,00€ #
Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι" κατ. 2 # 435.604,00**

**41. ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο Λαύριο # 1 δρομολόγιο /
εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 52 # 13.659,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ
ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2 # 710.268,00**

41. ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο Λαύριο # 2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 104 # 13.659,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2 # 1.420.536,00
42. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 156 # 23.129,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2 # 3.608.124,00
43. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 52 # 23.129,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2 # 1.202.708,00
44. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 108 # 27.501,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2 # 2.970.108,00
45. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 52 # 27.537,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι" κατ. 2 # 1.431.924,00
46. ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09 # 52 # 8.377,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 2 # 435.604,00
46. ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ - ΛΑΥΡΙΟ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 13.659,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 2 # 710.268,00
46. ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 23.129,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 2 # 1.202.708,00
46. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 27.501,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 2 # 1.430.052,00
46. ΣΥΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 30.257,00€ # Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 2 # 1.573.364,00
47. ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ και επιστροφή # 6 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 312 # 5.936,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ" κατ. 5 # 1.852.032,00

47. ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/6 έως 30/9.
Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 16 # 5.829,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ"
κατ. 5 # 93.264,00
48. ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ- ΙΟΣ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα.
Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 208 # 9.660,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ κατ. 5 # 2.009.280
49. ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ-ΘΗΡΑ # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 156 #
3.710,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ κατ. 5 # 578.760
50. ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ-ΘΗΡΑ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα μέχρι 31/10/08. Νέος
Διαγωνισμός 11/3/09. # 12 # 7.797,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ κατ. 5 # 93.564,00
51. ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 2
δρομ/εβδομάδα από 1/11 έως 31/3 και ένα (1) από 1/4 έως 30/10 με υποχρέωση εκτέλεσης
ενός επιπλέον δρομολογίου με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 72 # 21.700,00€ #
Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ "ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" κατ. 1 ή 2 # 1.562.400,00
52. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 2 δρομολόγια/εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός
11/3/09. # 104 # 2.490,00€ # Ε/Γ-Ο/Γ κατ. 5 # 258.960
53. ΡΟΔΟΣ - ΧΑΛΚΗ - ΤΗΛΟΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ # 2 δρομ/εβδομάδα από 1/11 έως 31/3 και ένα (1)
από 1/4 έως 30/10 με υποχρέωση εκτέλεσης ενός επιπλέον δρομολογίου με ανάθεση από
22/12/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. # 72 # 14.900,00€ Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ
"ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" κατ. 1 ή 2 # 1.072.800

ΣΥΝΟΛΟ (Ε) : 45.060.824,00€

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (Β+Γ+Δ+Ε) : 62.973.107,78€

Οι ανωτέρω 21 συμβάσεις εξυπηρέτησης δρομολογιακών γραμμών με Α/Α από 33
έως 53 θα υπογραφούν μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών του δεύτερου
επαναληπτικού διαγωνισμού που θα διεξαχθεί στις 11-3-09. Προς το παρόν οι
ανωτέρω γραμμές εξυπηρετούνται με παράταση ισχύος των συμβάσεών τους που
έληξαν 31-10-08 ή με αναθέσεις συμβάσεων.

**Αναπροσαρμογή ποσών με βάση τον προβλεπόμενο ρυθμό μεταβολής
του δείκτη τιμών καταναλωτή 5% για τα επόμενα έτη:**

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

2009	62.973.107,78
2010	66.121.763,17
2011	69.427.851,33
2012	72.899.243,90
2013	76.544.206,09
2014	80.371.416,39
2015	84.389.987,21
2016	88.609.486,57
2017	93.039.960,90
2018	97.691.958,95
2019	102.576.556,90
2020	107.705.384,74
2021	113.090.653,98

**ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ περιόδου 1/11/2007 έως 31/10/2008.**

A/A	Εκτελούμενη δρομολογιακή γραμμή	Συχνότητα δρομολογίων	Δρομολόγια	Μίσθωμα ανά δρομολόγιο	Όνομα πλοίου	Δαπάνη σε ευρώ
-----	---------------------------------------	--------------------------	------------	------------------------------	-----------------	-------------------

1. **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ** ή **ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ** και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 41699,35€ # Ε/Γ-Ο/Γ «**Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ** & "**ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.**" - **ΛΑΝΕ** (Εμ. Γαλανάκης) # 2.168.366,20 €
2. **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ** # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα τη θερινή περίοδο από 1/5 έως 30/9. # 22 # 47.634,73 € # Ε/Γ-Ο/Γ "**ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ**" & "**ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.**" - **ΛΑΝΕ** (Εμ. Γαλανάκης) # 1.047.964,06 €
3. **ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ** και επιστροφή # 6 δρομολόγια / εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες & 2 δρομολόγια. μήνα για μεταφορά καυσίμων και οχημάτων φορτίων. # 312 # 2.500,00 € # Ε/Γ - Ο/Γ **ΑΙΟΛΙΣ - ΑΙΟΛΙΣ Ν.Ε** (Ε. Καραϊσκάκης) # 780.000,00 €
4. α) **ΚΑΒΑΛΑ -ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-** και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα. # 52 # 23.096,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ **ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ - ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε** (Φ. Μανούσης) # 1.200.992,00 €

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

β) ΚΑΒΑΛΑ -ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ και επιστροφή. # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 23.096,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ - ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε (Φ. Μανούσης) # 1.200.992,00 €

5. α) ΨΑΡΑ-ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ # 6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομολόγια/μήνα για μεταφορά καυσίμων και οχηλών φορτίων # 336 # 5.837,90 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ» ΑΓ. ΜΑΡΙΝΗ Ν.Ε (Εμ. Γαλανός) # 1.961.534,40 €

β) ΨΑΡΑ-ΒΟΛΙΣΣΟΣ-ΨΑΡΑ # 2 δρομολόγια / εβδομάδα από 21/6 έως 15/9/2008 # 26 # 2.682,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ» ΑΓ. ΜΑΡΙΝΗ Ν.Ε (Εμ. Γαλανός) # 69.732,00 €

6. ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ # 4 δρομολόγια την εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες 2 δρομολόγια / μήνα (μεταφορά καυσίμων και οχηλών φορτίων). Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 232 # 1.570,49 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΙΙΙ» ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ. # 364.353,68 €

7. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ - ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 208 # 7.744,16 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ" Α.Ν.Ε. ΚΑΛΥΜΝΟΥ # 1.610.785,28 €

8. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 156 # 3.790,85 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ» - Α.Ν.Ε. ΚΑΛΥΜΝΟΥ # 591.372,60 €

9. ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα # 156 # 1.028,94 € # Ε/Γ-Δ/Ρ «ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ» - ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΟΥΤΡΑΡΗ Ν.Ε # 160.514,64 €

10. ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα # 156 # 920,63 € # Ε/Γ-Δ/Ρ «ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ» - ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΟΥΤΡΑΡΗ Ν.Ε # 143.618,28 €

11. ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή # 5 δρομολόγια / εβδομάδα # 260 # 4.765,64 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ ΠΛΟΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Ν.Ε (Ν. Κατρακάζος) # 1.239.066,40 €

12. ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα # 156 # 790,66 € # Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣ» Ε/Γ-ΔΡ ΠΑΝΑΓΙΑ - Μ. Καρναβάς # 123.342,96 €

13. ΛΕΒΙΘΑ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΒΙΘΑ # 1 δρομολόγιο /εβδομάδα. # 52 # 542,00 € # Α/Κ Π/Κ ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΒΙΘΟΥ (Στ. Καμπόσος) # 28.184,00 €

14. ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΙ-ΛΕΙΨΟΙ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα και ένα επιπλέον από 1/6 έως 30/9. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 52 70 # 690,00 € 747,33 € 809,00€ # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΛΑΜΠΗ ΙΙ" (Μαρκος Γαμπιεράκης) # 35.880,00€ + 52.313,10€ = 88.193,10€

15. ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα και 1 δρομολόγιο /εβδομάδα ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ σε ανταπόκριση από Πειραιά. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 208 # 1.083,10 € # Ε/Γ- Δ/Ρ "ΠΑΤΜΟΣ ΣΤΑΡ" (Γρύλλης Νικόλαος) # 225.284,80 €

16. ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα Προσέγγιση σε Φαρμακονήσι ανά 15 ημέρες, από 1/3/07 έως 16/5/07 και από 17/5/07 έως 31/10/2014. Διάρκεια Σύμβασης έως 2014. # 104 # 1.169,74 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ANNA ΕΞΠΡΕΣ - (Ρίζος Εμμανουήλ) # 121.652,96 €

17. ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολ./εβδομάδα από 1/11 - 30/9 εκάστου έτους 5 δρομολ./εβδομάδα από 1/05 - 31/10 τη θερινή περίοδο. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 208 # 541,55 € # Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΝΙΑΪ» (Μανιάς Δημήτριος) # 112.642,40 €

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

18. ΝΙΣΥΡΟΣ – ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα # 208 # 454,90 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ" (Νικόλαος Σταυριανός) # 94.619,20 €
19. ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-(ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ)-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα όλο το χρόνο. Τα δύο(2) τουλάχιστον εξ αυτών των δρομολογίων θα είναι συνέχεια των δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΗΤΕΙΑΣ.Δύο προσεγγίσεις σε Διαφάνι . # 156 # 15.342,11 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.» και «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» Λ.Α.Ν.Ε (Εμ. Γαλανάκης) # 2.393.369,16 €
20. ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 104 # 1.299,72 € # Ε/Γ-Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε (Ιωάννης Διακογιάννης) # 135.170,88 €
21. ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή # 2 επιδοτούμενα δρομολόγια Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 104 # 16.490,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" - ΑΝ.Ε ΣΥΜΗΣ (Β. Παπακαλοδούκας) # 1.714.960,00 €
22. ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 156 # 7.490,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" - ΑΝ.Ε ΣΥΜΗΣ (Β. Παπακαλοδούκας) # 1.168.440,00 € #
23. ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα . Το δρομολόγιο θα εκτελείται πρωινές ώρες από ΡΟΔΟ και βράδυ από ΚΑΣΤ/ΖΟ με ταχύπλοο από 11/6 έως 15/9. # 24 # 9.100,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ- ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (Γ. Σπανός). # 218.400,00 €
24. ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ. # 2 επιδοτούμενα δρομ/εβδομάδα από 1/11-31/3. Ένα (1) επιδοτούμενο δρομολόγιο/εβδομάδα με την υποχρέωση ενός ελεύθερου από 1/4-31/10 εκάστου έτους. # 74 # 21.662,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΠΡΕΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (Γ. Σπανός). # 1.602.988,00 €
25. ΡΟΔΟΣ- ΧΑΛΚΗ- ΤΗΛΟΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή (ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ) # Ένα (1) επιδοτούμενο δρομολόγιο την εβδομάδα με την υποχρέωση εκτέλεσης ενός ελεύθερου με απευθείας ανάθεση από 15/6/08 έως 15/9/08 # 13 # 13.700,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΠΡΑΪΝΤ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (Γ. Σπανός). # 178.100,00 €
26. ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ και επιστροφή (ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ) # 1δρομολόγιο/εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίου από ΠΕΙΡΑΙΑ προς ΡΟΔΟ με απευθείας ανάθεση από 1/5 έως 30/5. Στο Διαγωνισμό της 7/5/08 δεν προσήλθε ενδιαφερόμενος μειοδότης. # 4 # 15.000,00 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΟ Ε/Γ-Ο/Γ ΜΙΛΕΝΑ G.A FERRIES (Γερ. Αγούδημος) # 60.000,00 €
27. ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. # 208 # 899,00 € # Ε/Γ-Δ/Ρ ΝΗΣΙΟΣ ΧΑΛΚΗ & ΕΞΠΡΕΣ ΝΙΚΟΣ. - Βελλής & Φραγκάκης # 186.992,00 €
28. ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα με παραμονή στο ΦΟΙΝΙΚΙ έξι (6) ώρες. # 208 # 628,19 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΘΗΝΑ" - Γ. Μανούσος. # 130.663,52 €
29. ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ(ΚΑΡΠΑΘΟΥ) και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. # 208 # 682,35 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ" (Πρωτόπαππας) # 141.928,80 €
30. ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 30/06/08 # 104 # 4.982,26 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» -NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 518.155,04 €
31. ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 4.982,26 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ"- NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 259.077,52 €

32. ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο Λαύριο # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 30/06/08 # 52 # 8.123,25 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 422.409,00 €
33. ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο ΛΑΥΡΙΟ # 2 δρομολόγια / εβδομάδα. # 104 # 8.123,25 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 844.818,00 €
34. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. Σε δύο δρομολόγια δεν θα γίνεται προσέγγιση σε ΠΑΡΟ # 156 # 13.755,37 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 2.145.837,72 €
35. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 30/06/08 # 52 # 13.755,37 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» -NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 715.279,24 €
36. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / εβδομάδα από 8/6/07 έως 30/06/08 # 108 # 16.354,81 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»-NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 1.766.319,48 €
37. ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα. # 52 # 16.376,47 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» NEL LINES (Απ. Βεντούρης) # 851.576,44 €
38. ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ και επιστροφή # 6 δρομολόγια / εβδομάδα. # 312 # 4.765,64 € # Ε/Γ-Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ» ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ Ν.Ε (Ιωάννης Σκοπελίτης) # 1.486.879,68 €
39. ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή # 4 δρομολόγια / εβδομάδα. # 208 # 6.552,75 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΡΣΙΝΟΗ" - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ Ν.Ε (Φ. Μανούσης) # 1.362.972,00 €
40. ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ-ΘΗΡΑ # 3 δρομολόγια / εβδομάδα. # 156 # 2.978,52 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΡΣΙΝΟΗ" - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ Ν.Ε (Φ. Μανούσης) # 464.649,12 €
41. ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ-ΘΗΡΑ # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα για το διάστημα από 1/6 - 31/8 μέχρι 31/10/08 # 12 # 6.260,31 € # Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΡΣΙΝΟΗ" - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ Ν.Ε (Φ. Μανούσης) # 75.123,72 €
42. ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ και επιστροφή # 2 δρομολόγια / ημέρα από 1/11 - 31/5/ με υποχρέωση εκτέλεσης ενός (1) επιπλέον δρομολογίου /ημέρα χωρίς επιδότηση. Δύο (2) δρομολόγια την ημέρα, με υποχρέωση εκτέλεσης άλλων (2) μη επιδοτούμενων από 1/6-31/10. Διάρκεια σύμβασης έως 31/10/09 # 730 # 628,19 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» - ΜΑΝΤΑΛΕΝΑ Ι Ν.Ε (Εμ. Γαλανός) # 458.578,70 €
43. ΘΗΡΑΣΙΑ- ΘΗΡΑ και επιστροφή # 5 δρομολόγια / εβδομάδα. Διάρκεια σύμβασης από 1/3/2007 έως 31/10/09 # 260 # 1.126,42 € # Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ "ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ" - ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ Ν.Ε (Εμ. Καφιέρης) # 292.869,20 €
44. ΘΗΡΑΣΙΑ-ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ (Ρίβα- Κόρφος-Αμμούδι) και επιστροφή # 3 δρομολόγια / ημέρα. # 1095 # 97,47 € # Ε/Γ-Τ/Ρ "ΘΗΡΑΣΙΑ" (Συρίγος) # 106.729,65 €
45. ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα # 52 # 520,00 € # Ε/Γ-Τ/Ρ «ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» Ν. ΝΑΞΟΥ 136 (Χάλαρης Κωνσταντίνος) # 27.040,00 €

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

46. ΡΟΔΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ και επιστροφή σε συνέχεια δρομολογίου από Πειραιά με Ε/Γ-Ο/Γ κατηγ. 1 ή κατηγ. 2. # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/6/2008 έως 31/10/08 ΔΕΝ ΠΡΟΣΗΛΘΕ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΞΑΧΘΕΝΤΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥΣ 8/1/08 ΚΑΙ 7/5/08 # 18 # 21.662,00 € # - # - #

47. ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ και επιστροφή # 1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/09 και ένα επιπλέον 15/6 έως 15/9 χωρίς επιδότηση. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 52 # 4.581,51 € # Ε/Γ -Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" - ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε (Ιωάννης Διακογιάννης) # 238.238,52 €

48. ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ-ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ # 3 δρομολόγια / εβδομάδα Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2014. # 156 # 704,01 € # Ε/Γ-Δ/Ρ "ANNA ΕΞΠΡΕΣ" - Ρίζος Εμμανουήλ # 109.825,56 € #

49. ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΝΑΞΟΣ με ελεύθερη υποχρεωτική προσέγγιση στη Αμοργό, σε συνέχεια δρομολογίου από Πειραιά # 2 δρομολόγια/εβδομάδα. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/10/2009. # 104 # 15.488,33 € # Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR ΝΑΞΟΣ - BLUE STAR Α.Ε (Μιχάλης Σακέλλης) # 1.610.786,32 €

50. ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ # 3 δρομ/εβδομάδα Έναρξη δρομολογίων 6/08. Διάρκεια Σύμβασης έως 31/08/2010. # 156 # 4.432,00 € # Ε/Γ ΣΗ ΣΤΑΡ Ν.Π 10728 - ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ Ν.Ε (Αναστάσιος Αλιφέρης) # 691.392,00 €

51. ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ # 10 δρομ/εβδομάδα. # 520 # 188,00 € # Ε/Γ ΜΕΜΑΝ Ν.Σ.965 (Ελευθέριος Κωτταράς) # 97.760,00 €

52. ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ # 2 δρομολόγια/εβδομάδα με αναχώρηση από Πυθαγόρειο πρωινή ώρα ΔΕΝ ΠΡΟΣΗΛΘΕ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΞΑΧΘΕΝΤΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥΣ # 104 # 2.166,00 € # - # - #

ΣΥΝΟΛΟ: 35.810.540,23€

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ από 1/11/2006 έως 31/10/2007.

ΣΥΝΟΛΟ: 31.758.852,00€

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ 2005 – 2006

ΣΥΝΟΛΟ: 21.553.046,00€

**ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ από 1/11/2008 έως 31/10/2009.**

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΠΟ 01/11/2008 ΕΩΣ
31/10/2009**

Α/Α	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ
1	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1/εβδ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΟΥΜΕΛΑ Ν.Ε.
	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ -ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ - ΚΑΒΑΛΑ	1/εβδ	
	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1/εβδ	
2	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4/εβδ ΕΚΤΟΣ 15/06 - 13/09	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.
3	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ	2/εβδ	ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.
4	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ	1/εβδ	ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.
5	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ	3/εβδ + 1/εβδ	ΚΑΤΕΧΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ν.Ε.

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

6	Α) ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ Β) ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ ή ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	2/εβδ	ΑΣΠΙΩΤΗΣ ΛΑΙΝΣ
7	ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/εβδ	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
8	ΔΑΦΝΗ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/εβδ	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ Ν.Ε
9	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΘΗΡΑ	1/εβδ + 1/εβδ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε.
10	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ - ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ (ΚΑΙ ΑΠΟ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ)	2/εβδ + 1/εβδ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε.
11	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1/εβδ + 1/εβδ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
12	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ ή ΑΙΓΙΑΛΗ	2/εβδ (1 ΑΙΓ-1 ΚΑΤ) + 1/εβδ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
13	ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	5 δρομ./εβδ.	ΧΑΝΙΑ 1 Ν.Ε.
14	ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	7 δρομ/εβδ.	ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΙ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ ΔΗΜΗΤΡΑ
15	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ	2 δρομ./εβδ.	ΚΑΣΟΣ Α'
16	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ- ΤΗΛΟΣ- ΡΟΔΟΣ	1/εβδ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ- ΤΗΛΟΣ- ΡΟΔΟΣ	1/εβδ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.

Οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage
και το Ζήτημα των Άγονων Γραμμών

18	ΧΑΝΙΑ - ΤΡΙΖΩΝΙΑ	28/εβδ	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΧΑΝΙΑ ΤΡΙΖΩΝΙΑ
19	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ	1/εβδ	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
20	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/εβδ ΕΚΤΟΣ 15/06 - 13/09	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
21	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/εβδ	ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ Ν.Ε.
22	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1/εβδ	NEL LINES
23	ΛΑΥΡΙΟ - ΣΙΓΡΙ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1/εβδ	NEL LINES
24	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1/εβδ ΕΚΤΟΣ 22/06 - 06/09	ANEK LINES
25	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΜΗΛΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	2/εβδ	ANMEZ AE
26	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	4 /εβδ ΕΚΤΟΣ 06/07 - 06/09	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
27	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ / ΚΑΣΤΕΛΛΙ	1/εβδ	LANE LINES
	ΓΥΘΕΙΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (ΑΝΑΘΕΣΗ N.3511/06)	1/εβδ	
	ΚΑΣΤΕΛΛΙ/ ΡΕΘΥΜΝΟ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ	1/εβδ	
	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ / ΚΑΣΤΕΛΛΙ	1/εβδ	

	ΚΑΛΑΜΑΤΑ- ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΛΙ -ΡΕΘΥΜΝΟ	1/εβδ	
28	ΛΑΥΡΙΟ - ΜΕΣΤΑ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1/εβδ	NEL LINES

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Οι Σημαντικότερες Ακτοπλοϊκές Εταιρείες στην Ελλάδα

1. **Aegean Speed Lines** - Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια στις Κυκλάδες. Αφετήριο λιμάνι: Πειραιάς
2. **Agoudimos Lines** - Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Αδριατικής. Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κεφαλονιά-Μπάρι & Ηγουμενίτσα-Κεφαλονιά-Πρίντεζι και Ραφήνα-Άνδρο-Τήνο-Μύκονο.
3. **ANEK Lines** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Κρήτης (Χανιά-Ηράκλειο), Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Σποράδων, Β. Αιγαίου και Ιταλίας. Αφετήριο λιμάνι για τα ελληνικά νησιά: Πειραιάς Αφετήριο λιμάνι για τα δρομολόγια Αδριατικής: Πάτρα Προορισμοί: Ανκόνα, Βενετία μέσω Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας.
4. **Alpha Ferries** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Κυκλάδων. Αφετήριο λιμάνι: Ραφήνα
5. **ANE Καλύμνου** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια μεταξύ των νησιών Δωδεκανήσου.
6. **ANE Σύμης** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Δωδεκανήσου και στο δρομολόγιο Πειραιάς-Αίγινα.
7. **ANEN (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Νότου)** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση του Πειραιά με Κύθηρα, Αντικύθηρα, Γύθειο, Νεάπολη και Κίσσαμο.
8. **Blue Star Ferries** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Κυκλάδων και Δωδεκανήσου. Αφετήριο λιμάνι: Πειραιάς

9. **G.A. Ferries** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση του Αγίου Κωνσταντίνου με τις Σποράδες και του Πειραιά με τις Κυκλάδες και τη Σάμο.
10. **Goutos Lines** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση του Λαυρίου με την Κέα και την Κύθνο.
11. **ANEM Ferries** – Συνδέει το Μαστιχάρι της Κω με την Κάλυμνο.
12. **Δωδεκάνησος Seaways** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση των νησιών της Δωδεκανήσου.
13. **Endeavor Lines** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγιο Αδριατικής και συγκεκριμένα Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κεφαλονιά-Κέρκυρα-Πρίντεζι.
14. **Euroseas** – Συνδέει τον Πειραιά με την Ύδρα, τις Σπέτσες και το Πόρτο Χέλι.
15. **Fast Ferries Κυκλάδες** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Κυκλάδων. Αφετήριο λιμάνι: Ραφήνα
16. **Ionian Ferries** - Δραστηριοποιείται στη σύνδεση νησιών του Ιονίου.
17. **Strintzis Ferries** – Δραστηριοποιείται στα δρομολόγια Πάτρα-Κεφαλονιά-Ιθάκη και Κυλλήνη-Πόρος.
18. **Hellenic Seaways** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση του Πειραιά με Κυκλάδες, Β.Α. Αιγαίο, Σαρωνικό, του Ηρακλείου με τις Κυκλάδες, της Θεσσαλονίκης με τον Βόλο και τις Σποράδες και του Αγίου Κωνσταντίνου με τις Σποράδες.
19. **LANE Sea Lines (Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Εταιρεία)** – Συνδέει τον Πειραιά με τα Κύθηρα, τον Κίσσαμο και το Ρέθυμνο, το Ρέθυμνο με το Γύθειο, τον Κίσσαμο με την Καλαμάτα, και τα Κύθηρα με τα Αντικύθηρα.
20. **Minoan Lines** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο και στα δρομολόγια Πάτρα-Ανκόνα και Πάτρα-Βενετία με προσεγγίσεις σε Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα.
21. **NEL Lines (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου)** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη, από το Λαύριο στις Κυκλάδες και σε νησιά του Β.Α Αιγαίου και την Καβάλα και από την Θεσσαλονίκη στην Χίο, Λέσβο, Λήμνο και Σάμο και από τον Βόλο στις Σποράδες.
22. **Kallisti Ferries** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ικαρία-Φούρνοι-Καρλόβασι.
23. **SAOS ANES (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σαμοθράκης)** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολη.

24. **Superfast Ferries** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο και σε δρομολόγια Αδριατικής. (Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Ανκόνα και Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι)
25. **Ventouris Sea Lines** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια Κυκλάδων.
26. **Ventouris Ferries** – Δραστηριοποιείται στα δρομολόγια Ηγουμενίτσα-Μπάρι και Κέρκυρα-Μπάρι.
27. **Sea Jets Κοινοπραξία** – Δραστηριοποιείται στο δρομολόγιο Ραφήνα-Τήνος-Μύκονος-Πάρος, σε δρομολόγια Κυκλάδων από τον Πειραιά και στο δρομολόγιο Πειραιάς-Ηράκλειο.
28. **ZANTE Ferries** – Δραστηριοποιείται σε δρομολόγια από τον Πειραιά προς τις Δ. Κυκλάδες και στο δρομολόγιο Ζάκυνθος-Κυλλήνη.
29. **Μικρές Κυκλάδες ΝΕ** – Δραστηριοποιείται στη σύνδεση των Μικρών Ανατολικών Κυκλάδων μεταξύ τους. (Αμοργός-Δονούσα-Κουφονήσι-Σχοινούσα-Ηρακλεία-Νάξος)

Εκτός από τις προαναφερόμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες, υπάρχουν και κάποιες πολύ μικρές εταιρείες που εξυπηρετούν πορθμειακά δρομολόγια ή ενδονησιωτικά δρομολόγια. (ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΝΕ, ΣΑΜΙΑΚΕΣ ΠΛΟΕΣ, ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ, ΤΖΙΑΣ ΝΕ, ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ, ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ, ΚΑΡΥΣΤΙΑ ΝΕ, ΚΑΤΕΡΟΣ ΝΕ, ΚΑΤΕΧΗΣ ΝΕ, ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ Ε/Γ-Ο/Γ ΚΕΡΚΥΡΑΣ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΠΑΞΩΝ, ΚΟΙΤΑΔΑ ΝΕ, ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ ΝΕ, ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ι ΝΕ).