



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



**ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΙΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Κραψίτης Θεόδωρος (Α.Μ.: ΜΝ12091)

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του
Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς, Ιανουάριος 2016

Το άτομο το οποίο εκπόνησε την ανά χείρας διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό πνευματική ιδιοκτησία (copyright), και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό πνευματικής ιδιοκτησίας κειμένου.

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την τριμελή εξεταστική επιτροπή που ορίστηκε από τη Γ.Σ.Ε.Σ. του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν οι κ.κ.:

- Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Καθηγητής (επιβλέπων)

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος, Καθηγητής

- Τζαννάτος Ερνέστος Σπυρίδων, Καθηγητής

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Πριν την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Κωνσταντίνο Χλωμούδη, για την καθοδήγηση, την εμπιστοσύνη και την εκτίμηση που μου έδειξε. Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου Γεώργιο και Άννα, που με υπομονή και κουράγιο πρόσφεραν την απαραίτητη ενθάρρυνση και ηθική συμπαράσταση για την ολοκλήρωση και του δεύτερου μεταπτυχιακού μου διπλώματος.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο αποτελώντας τον βασικό πυλώνα του νησιωτικού συστήματος μεταφορών, διαδραματίζει έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική συνοχή της πατρίδας μας. Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός του δικτύου αυτού στη βάση της ιδιόμορφης γεωγραφίας των ελληνικών νησιών, των πραγματικών αναγκών συνδεσιμότητάς τους αλλά και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας με τους περιορισμένους δημοσιονομικούς πόρους, συνθέτει ένα πολύπλοκο και πολυπαραγοντικό πρόβλημα. Ιδιαίτερα, για τα «μικρά» νησιά το πρόβλημα αυτό τείνει να γίνεται ακόμη πιο εμφανές και κρίσιμο.

Στο πλαίσιο αυτό, η ανά χείρας διπλωματική εργασία επιχειρεί να συγκεντρώσει όλα τα επιμέρους στοιχεία του προβλήματος αυτού (θεσμικά, οικονομικά, συγκοινωνιακά, στατιστικά), να παραμετροποιήσει τα δεδομένα της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας δημοσίου συμφέροντος και να προτείνει μία δέσμη παρεμβάσεων που θα μπορούσαν να βελτιώσουν το σύστημα παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη χώρα μας τους τόσο σε θεσμικούς όρους όσο και σε όρους δημοσιονομικού κόστους-συγκοινωνιακής απόδοσης.

ABSTRACT

The Greek ferry network, as the main pillar of the island transport system, plays an extremely important role in the social and economic cohesion of our country. The effective planning of this network on the basis of the peculiar geography of the Greek islands, the real connectivity needs, but also the current economic environment with the limited financial budget, composes a complicated and multifactorial problem. In particular, for "small" islands that problem tends to be more obvious and crucial.

Inside the above context, this thesis attempts to gather all elements of the problem (institutional, financial, transportation, statistics), to configure the data of the public service ferry transportation and to propose a package of interferences that could improve the supply system of ferry services in our country both in institutional terms and in terms of fiscal cost-transportation efficiency.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	11
1.1 Μεταφορές και νησιωτικός χώρος.....	11
1.2 Η χωρική οργάνωση των νησιωτικών μεταφορών	13
1.3 Πολιτική και σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών.....	15
1.4 Συστήματα νησιωτικής συγκοινωνίας	18
1.5 Το κόστος παροχής των νησιωτικών μεταφορών.....	21
1.6 Προσφορά και ζήτηση για νησιωτικές μεταφορές	24
1.7 Το μεταφορικό ισοδύναμο	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	31
2.1 Το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο	31
2.1.1 Νησιωτικός χώρος	31
2.1.2 Θαλάσσιες μεταφορές	32
2.2 Το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο	35
2.2.1 Νησιωτικός χώρος	35
2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές	36
2.2.3 Το γενικό ακτοπλοϊκό δίκτυο	38
2.3 Θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος.....	39
2.3.1. Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92.....	39
2.3.2 Οδηγία 2004/18/ΕΚ.....	44
2.3.3 Νόμος 2932/2001.....	45
2.3.4 Τα «μικρά» νησιά	46
2.4 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας	47
2.5 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας	49
2.5.1 Η προκήρυξη	49
2.5.2 Ο διοικητικός μηχανισμός	52
2.5.3 Ναύλοι δρομολογίων με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.....	54
2.6 Η διεθνής πρακτική της δημόσιας υπηρεσίας στην ακτοπλοΐα	56
2.6.1 Η διεθνής θεσμική προσέγγιση.....	56
2.6.2 Νορβηγία	58
2.6.3 Δανία.....	59

2.6.4 Σουηδία.....	61
2.6.5 Γαλλία.....	62
2.6.6 Σκωτία.....	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	68
3.1 Επισκόπηση της ακτοπλοϊκής αγοράς.....	68
3.2 Δομική ανάλυση του ακτοπλοϊκού σχεδιασμού.....	73
3.3 Ανάλυση του επιδοτούμενου ακτοπλοϊκού δικτύου.....	76
3.4 Αδυναμίες του νησιωτικού συγκοινωνιακού δικτύου.....	81
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	84
4.1 Μεθοδολογία αξιολόγησης.....	84
4.2 Συγκριτική ανάλυση δεδομένων.....	85
4.3 Διασπορά δεδομένων κόστους επιδότησης.....	88
4.4 Δεδομένα κόστους-απόδοσης.....	93
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	96
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	101
Π.1 Υπόδειγμα σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.....	101
Π.2 Η δημόσια υπηρεσία (PSOs-PSCs) στα κράτη μέλη του Ε.Ο.Χ.	107
Π.3 Ακτοπλοϊκές γραμμές και συχνότητα δρομολογίων για την περίοδο 2014-2015.....	112
Π.4 Επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές και μισθώματα.....	119
Π.5 Δεδομένα ζήτησης και προσφοράς μεταφορικού έργου ανά κατηγορία επιδοτούμενων γραμμών.....	127
Π.6 Δεδομένα κόστους-απόδοσης επιδότησης ανά κατηγορία γραμμών.....	133
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	139

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι νησιωτικές μεταφορές αποτελούν τον βασικό συγκοινωνιακό πυλώνα της χώρας μας. Ο σπουδαίος ρόλος τους διασφαλίζει την εδαφική συνοχή της πατρίδας μας και συμβάλλει στη δημογραφική σταθερότητα, στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των νησιών και στην προσέλκυση επενδύσεων. Με γνώμονα την άρση της απομόνωσης και την εκτόνωση της νησιωτικότητας, ο σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών επιδιώκει τον σταδιακό αποχαρκτηρισμό των λεγόμενων «άγονων» γραμμών και την λειτουργική ένταξη αυτών σε διευρυμένες συγκοινωνιακές και εμπορικές λεωφόρους.

Η ανωτέρω στρατηγική όμως δεν είναι καθόλου εύκολη στην υλοποίησή της. Από τη μία πλευρά η ανομοιογένεια και τα διαχρονικά προβλήματα των νησιωτικών περιφερειών και από την άλλη το εξαιρετικά δυσμενές τρέχον οικονομικό περιβάλλον δυσχεραίνουν την ανάπτυξη της ελεύθερης επιχειρηματικής πρωτοβουλίας στον κλάδο των μεταφορών και των υποδομών. Αυτό έχει ως συνέπεια το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των νησιωτικών μεταφορών να αυξάνεται δραματικά και οι «άγονες» γραμμές σταδιακά να υποβαθμίζονται ακόμη περισσότερο.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, και σε συνδυασμό με την κατά καιρούς κριτική που δέχεται ο υφιστάμενος διοικητικός μηχανισμός για ατελή σχεδιασμό δικτύου, υψηλή λειτουργική πολυπλοκότητα και έλλειψη μέτρων αποδοτικότητας, η αναθεώρηση και η βελτίωση της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις νησιωτικές μεταφορές, και κυρίως στις ακτοπλοϊκές, καθίσταται όσο ποτέ άλλοτε, αναγκαία και απαραίτητη. Η παρούσα διπλωματική μελέτη δεν αποσκοπεί μόνο στην περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε θεσμικό και συγκοινωνιακό επίπεδο αλλά επιχειρεί ένα επιπλέον βήμα, να αξιολογήσει τη σχέση κόστους-απόδοσης των «άγονων» γραμμών και να θέσει σε επανεξέταση αδυναμίες και προβλήματα του ακτοπλοϊκού δικτύου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανά χείρας εργασία έχει τίτλο «Βελτίωση του συστήματος ανάθεσης δημόσιων υπηρεσιών στις νησιωτικές μεταφορές». Στόχος της είναι να αξιολογήσει σε ένα σημαντικό βαθμό τα χαρακτηριστικά και τις βασικές παραμέτρους των νησιωτικών μεταφορικών γραμμών, με κύρια αναφορά στην ακτοπλοΐα, και να προτείνει νέες πρακτικές αξιολόγησης και μέτρησης της αποδοτικότητάς τους που θα βελτιώσουν τον σχεδιασμό του θαλάσσιου συγκοινωνιακού δικτύου. Η αναφορά του τίτλου στην έννοια του συστήματος επικεντρώνει την ιδιαίτερη σημασία που δίνεται στη συστημική προσέγγιση του σχεδιασμού, ως ένα σύνολο ενδογενών και εξωγενών παραγόντων που αλληλεπιδρούν και επηρεάζονται από το θεσμικό, οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον της νησιωτικής περιφέρειας.

Η εργασία χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια. Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο, περιγράφονται οι βασικές έννοιες της συγκοινωνιακής γεωγραφίας που σχετίζονται άμεσα με τις νησιωτικές μεταφορές, και το θεωρητικό πλαίσιο του λειτουργικού σχεδιασμού και της οικονομικής των νησιωτικών μεταφορών. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το ενωσιακό και εθνικό νομοθετικό πλαίσιο του νησιωτικού ακτοπλοϊκού μεταφορικού δικτύου, με ιδιαίτερη αναφορά στις περιπτώσεις των «άγονων» γραμμών και την εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Επίσης, αναλύεται το σύστημα ανάθεσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος στη χώρα μας και συγκρίνεται με αντίστοιχα άλλων χωρών. Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται η υφιστάμενη λειτουργική κατάσταση του ελληνικού δικτύου νησιωτικών μεταφορών, αναλύοντας ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα της ελληνικής νησιωτικής περιφέρειας. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων των «μικρών» νησιών και των «άγονων» γραμμών. Στο τέταρτο κεφάλαιο, βασιζόμενοι στα προαναφερθέντα θεσμικά και στατιστικά δεδομένα, εξετάζεται στο πλαίσιο της ζήτησης και της προσφοράς, η αποδοτικότητα του κόστους των μεταφορικών δικτύων που εξυπηρετούνται μέσω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα συμπεράσματα από την μέτρηση της αποδοτικότητας, σε συνδυασμό με τις θεσμικές παρατηρήσεις επί της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές, θα αποτελέσουν τη βάση των συμπερασμάτων και των εισηγητικών προτάσεων για μία αναθεώρηση του υφιστάμενου σχεδιασμού των «άγονων» γραμμών, που θα αναφερθούν στον επίλογο της εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1 Μεταφορές και νησιωτικός χώρος

Οι μετακινήσεις των ανθρώπων, των αγαθών και των πληροφοριών αποτελούν θεμελιώδη συστατικά του σύγχρονου πολιτισμού. Η ραγδαία τεχνολογική και οικονομική ανάπτυξη των τελευταίων ετών συνοδεύτηκε από υψηλότερα επίπεδα προσβασιμότητας και από μια σημαντική αύξηση της κινητικότητας. Αν και η τάση αυτή ουσιαστικά ξεκινά με τη βιομηχανική επανάσταση, επιταχύνθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του προηγούμενου αιώνα, οπότε το εμπόριο, μέσω ισχυρών πολιτικοοικονομικών συνασπισμών, απελευθερώθηκε και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της εργασίας και των πόρων, χρησιμοποιήθηκαν πιο αποτελεσματικά. Οι σημερινές κοινωνίες εξαρτώνται όλο και περισσότερο από τα συστήματα μεταφοράς. Από την απλή μετακίνηση μέχρι και την παροχή ενέργειας, τα μεταφορικά συστήματα υποστηρίζουν καθημερινά ένα ευρύ φάσμα παραγωγικών δραστηριοτήτων της ζωής μας.

Οι νησιωτικές μεταφορές ασχολούνται με τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών που λαμβάνουν χώρα στο νησιωτικό χώρο. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του νησιωτικού χώρου επιβάλλουν σοβαρούς περιορισμούς στα συστήματα μεταφορών, από την πλευρά του τρόπου που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, την έκταση της μεταφορικής υπηρεσίας, το κόστος, την ικανότητα και την αξιοπιστία του μεταφορικού έργου. Τρεις βασικοί φυσικοί περιορισμοί του νησιωτικού χώρου μπορούν να προσδιοριστούν:

- Τοπογραφία. Χαρακτηριστικά, όπως η πολυνησία και η διαμόρφωση των ακτών επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα νησιωτικά δίκτυα μεταφοράς, το κόστος και τη σκοπιμότητα του μεταφορικού έργου. Οι κύριες υποδομές των νησιωτικών μεταφορών είναι χτισμένες συνήθως όπου υπάρχουν λιγότερα φυσικά εμπόδια, όπως, εντός κόλπων και ομαλών ακτών. Η διαμόρφωση της ακτογραμμής ασκεί επιρροή στην περιοχή της λιμενικής υποδομής. Τα αεροσκάφη απαιτούν αεροδρόμια σημαντικού μεγέθους για την απογείωση και την προσγείωση. Η τοπογραφία μπορεί να επιβάλει μια φυσική σύγκλιση των μεταφορικών διαδρομών που θα δημιουργήσει ένα βαθμό κεντρικότητας και μπορεί να βοηθήσει μια τοποθεσία στο να γίνει συγκοινωνιακός και εμπορικός κόμβος. Όταν, πάλι, οι φυσικοί περιορισμοί δρουν ως εμπόδια στις μετακινήσεις (πρόσθετες δαπάνες και καθυστερήσεις), η τοπογραφία μπορεί να περιπλέξει, να αναβάλει ή να παρεμποδίσει τις δραστηριότητες του κλάδου των μεταφορών.

- Υδρολογία. Οι ιδιότητες της διανομής και της κυκλοφορίας του νερού διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον κλάδο των νησιωτικών μεταφορών. Οι θαλάσσιες

μεταφορές επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από την κατηγορία των θαλασσών (ανοικτές ή κλειστές, πελάγη ή όρμιοι) στις οποίες αναπτύσσονται. Η προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων επηρεάζεται επίσης έντονα από τα φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής στην οποία βρίσκονται (κόλπος, αμμώδης ή πετρώδης βυθός, φιόρδ). Με δεδομένο ότι η θαλάσσια μεταφορά έχει έντονο το χαρακτηριστικό της μεταφόρτωσης (επιβατών και αγαθών), η θέση των λιμένων είναι κυρίαρχο στοιχείο της δομής των θαλάσσιων μεταφορικών δικτύων.

- Κλίμα. Τα κύρια συστατικά του περιλαμβάνουν τη θερμοκρασία, τον άνεμο και τις βροχοπτώσεις. Οι επιπτώσεις τους στους τρόπους μεταφοράς και το εύρος των υποδομών μπορούν να είναι από αμελητέες έως ιδιαίτερα σοβαρές. Η διακίνηση επιβατών και φορτίων μπορεί να περιοριστεί από δυσμενείς συνθήκες, όπως χιόνι, έντονες βροχοπτώσεις, πάγο ή ομίχλη. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στις καιρικές διαταραχές, όπως κατά τη διάρκεια του χειμώνα, όταν μια χιονοθύελλα μπορεί να δημιουργήσει πολλαπλές επιπτώσεις στην εκτέλεση πτήσεων. Η ταχύτητα του ανέμου μπορεί να επηρεάσει τα έξοδα ταξιδιού ενός αεροσκάφους. Συνθήκες άπνοιας μπορούν να μειώσουν το χρόνο της πτήσης έως και αρκετές ώρες. Επίσης, δυσμενείς θαλάσσιες καιρικές συνθήκες, όπως τρικυμίες και θυελλώδεις άνεμοι, είναι απαγορευτικοί για τον απόπλου των επιβατηγών πλοίων στο ελληνικό αρχιπέλαγος. Τέλος, το κλίμα επηρεάζει τα δίκτυα μεταφοράς και ως προς το κόστος κατασκευής και συντήρησης των υποδομών τους.

Η έννοια της γεωγραφικής θέσης ενός νησιού είναι θεμελιώδους σημασίας για τα δίκτυα των νησιωτικών μεταφορών. Η γεωγραφική θέση δεν είναι, όπως από πολλούς πιστεύεται, ένα σταθερό χαρακτηριστικό. Αντίθετα, καθώς οι εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές αλλάζουν τα επίπεδα προσβασιμότητας, αλλάζουν παράλληλα τα χαρακτηριστικά της γεωγραφικής θέσης και των σχέσεων της με άλλες θέσεις της νησιωτικής περιφέρειας. Η μεταφορική δυναμική ενός νησιού αντανακλά τις θετικές σωρευτικές σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των υποδομών θαλάσσιας μεταφοράς και τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσει ο συγκεκριμένος τόπος. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω, μπορούμε να προσδιορίσουμε τους εξής παράγοντες διαμόρφωσης της μεταφορικής δυναμικής στο νησιωτικό χώρο:

- Κόστος. Η χωρική κατανομή των οικονομικών, και όχι μόνο, δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την απόσταση. Οι αποφάσεις χωροθέτησης που λαμβάνονται σε μια προσπάθεια να ελαχιστοποιηθεί το κόστος, συχνά σχετίζονται με τη μεταφορά.

- Προσβασιμότητα. Κάθε νησί και λιμάνι έχει το δικό του επίπεδο προσβασιμότητας. Αλλα είναι περισσότερο προσιτά, άλλα πάλι εξαιρετικά δυσπρόσιτα. Ο βαθμός προσέγγισής τους καθορίζει ποιες γεωγραφικές θέσεις του νησιωτικού χώρου υπερέχουν έναντι των υπολοίπων.

- Συσσώρευση δραστηριοτήτων. Υπάρχει μια τάση των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων να συγκεντρώνονται προκειμένου να επωφεληθούν από την εκάστοτε «αξία»

συγκεκριμένων τοποθεσιών. Όσο πιο σημαντική είναι η γεωγραφική θέση ενός νησιού ή λιμένα, τόσο πιο μεγάλο βαθμό συγκέντρωσης έχει. Η οργάνωση των δραστηριοτήτων που είναι ουσιαστικά ιεραρχική, προκύπτει από τις σχέσεις μεταξύ της γεωγραφικής θέσης και της προσβασιμότητας σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Το παραπάνω πλαίσιο της μεταφορικής δυναμικής του νησιωτικού χώρου συνήθως περιγράφεται από την αρνητική του πλευρά, με τον όρο της νησιωτικότητας. Η νησιωτικότητα είναι επιβαρυντικός παράγοντας, που προκαλεί μείωση της μεταφορικής δυναμικής της νησιωτικής περιφέρειας με αποτέλεσμα τη χωρική διαφοροποίηση των εισοδημάτων και των συνθηκών ζωής του πληθυσμού της. Βασικά χαρακτηριστικά της νησιωτικότητας είναι (Σπιλάνης, Ακριβοπούλου, Γάκης, Μιχαηλίδης & Νιάρχος, 2011):

- Η σχετική απομόνωση και η αίσθηση της μοναδικότητας.
- Η ατελής πρόσβαση στις αγορές και στις δημόσιες υπηρεσίες και τα προβλήματα στις μεταφορές.
- Η σχετικά περιορισμένη διαθεσιμότητα παραγωγικών πόρων.
- Οι εξαιρετικά μεγάλες εποχικές διακυμάνσεις αυξομείωσης του ανθρώπινου δυναμικού και των οικονομικών δραστηριοτήτων των νησιών.
- Τα δημογραφικά προβλήματα.

Η νησιωτικότητα είναι ένα διαρκές φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας και εντείνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του νησιού και ανάλογα με την απόστασή του από την ηπειρωτική χώρα, αλλά και τα σημαντικά νησιά ενός αρχιπελάγους. Τα αίτια του περιφερειακού προβλήματος της νησιωτικότητας είναι τόσο γεωγραφικά (απομόνωση και κατακερματισμός του νησιωτικού χώρου, μικρός πληθυσμός και κατ' επέκταση μικρή αγορά) όσο και οικονομικά (ατελής κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας, υψηλό κόστος λειτουργίας επιχειρήσεων, νοικοκυριών και κράτους, αρνητικές εξωτερικές οικονομίες κλίμακας).

1.2 Η χωρική οργάνωση των νησιωτικών μεταφορών

Όπως προειπώθηκε η γεωγραφική θέση επιβάλλει μια οργάνωση των δραστηριοτήτων, δηλαδή μια χωρική ιεραρχία. Ακριβώς το ίδιο ισχύει και κατ' ανάποδο τρόπο, όπου η χωρική οργάνωση επηρεάζει τη γεωγραφία των δραστηριοτήτων. Η χωρική οργάνωση στηρίζεται σε δύο διαστάσεις. Η πρώτη διάσταση σχετίζεται με τη χωρική διαφοροποίηση, όπου χαρακτηριστικά όπως η τοποθεσία, το μέγεθος και η πυκνότητα είναι ενδεικτικά στοιχεία ανισοτήτων στην κατανομή χαρακτηριστικών, όπως οι παραγωγικοί πόροι και ο πληθυσμός. Αυτή η διαφοροποίηση είναι αποτέλεσμα μίας μακράς σωρευτικής διαδικασίας, όπου πολλά στοιχεία της χωρικής δομής μεταβάλλονται σημαντικά, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με την αστικοποίηση ή

τη νησιωτική απομόνωση. Η δεύτερη διάσταση σχετίζεται με τις χωρικές αλληλεπιδράσεις. Για παράδειγμα, οι διαφορετικές κοινωνικές και οικονομικές ροές που λαμβάνουν χώρα μεταξύ ηπειρωτικού και νησιωτικού χώρου είναι ενδεικτικές των ανισοτήτων μεταξύ των διάφορων προελεύσεων και προορισμών των ροών.

Οι νησιωτικές μεταφορές δεν ευνοούν μόνο την οικονομική ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου, αλλά έχουν και θετικές επιπτώσεις στη χωρική του οργάνωση. Τα δίκτυα μεταφορών αναπτύσσονται χωρικά σε διαφορετικές κλίμακες. Τα διαφορετικά επίπεδα παραγωγής και κατανάλωσης, οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες των παραγωγικών πόρων και της εργασίας δημιουργούν ένα ευρύ φάσμα ροών ανθρώπων, αγαθών και πληροφοριών. Οι ροές αυτές σχετίζονται άμεσα με τη δομή του χώρου στον οποίο αναπτύσσονται. Ο νησιωτικός χώρος διαμορφώνει τις μεταφορές κατά τον ίδιο τρόπο που και οι μεταφορές διαμορφώνουν τη χωρική οργάνωση των νησιών. Όσο μεγαλύτερη εξάρτηση έχει ο νησιωτικός χώρος από τον αντίστοιχο ηπειρωτικό, τόσο πιο σημαντικός είναι ο ρόλος και η υποστήριξη των νησιωτικών μεταφορών στην νησιωτική οικονομία και κοινωνία. Αντίθετα, όσο μεγαλύτερη αυτάρκεια πόρων ή ανεξαρτησία έχει μία νησιωτική περιφέρεια, τόσο πιο μικρές είναι οι χωρικές της ροές με τις ηπειρωτικές περιφέρειες.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι μεταφορές στηρίζουν και διαμορφώνουν την οικονομική εξειδίκευση και την παραγωγικότητα μέσω του διεθνούς εμπορίου. Οι βελτιώσεις στον τομέα των μεταφορών επέκτειναν τις αγορές και τις ευκαιρίες ανάπτυξης, αλλά όχι ομοιόμορφα. Οι ανισότητες της παγκόσμιας οικονομίας αντανακλούν τη διαφορετική χωροταξική οργάνωση και δομή των συστημάτων μεταφορών. Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης έχει δημιουργήσει μια ραγδαία αύξηση των χωρικών εμπορικών ροών, καθώς και μία αντίστοιχη αύξηση χωρικών αλληλεξαρτήσεων. Όμως, τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι εμφανή μόνο σε παγκόσμιο επίπεδο. Και σε μικρότερο χωρικό επίπεδο, περιφερειακό και τοπικό, οι μεταφορές, και ιδίως οι θαλάσσιες, καθορίζουν τις ροές των αντίστοιχων περιφερειακών και τοπικών οικονομιών. Η φύση και η χωρική διάρθρωση των ροών αυτών μπορούν να εξηγηθούν μέσα στα δύο γνωστά θεωρητικά πλαίσια ερμηνείας των διαφορετικών μεγεθών και ρυθμών ανάπτυξης και προσβασιμότητας:

- Πυρήνας-Περιφέρεια. Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό η χωρική οργάνωση ευνοεί ορισμένα γεωγραφικά σημεία τα οποία αναπτύσσονται ταχύτερα από ό,τι στην περιφέρεια. Η διαφορετική ανάπτυξη δημιουργεί οξείες ανισότητες και οι μεταφορές λειτουργούν ως παράγοντας συγκέντρωσης και άνισης ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να εξηγηθεί το διαφορετικό επίπεδο ανάπτυξης νησιωτικού και ηπειρωτικού χώρου, λαμβανομένου υπόψη τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες ενός αρχιπελάγους. Αλλά και εντός μίας νησιωτικής περιφέρειας, νησιά πλούσια σε παραγωγικούς πόρους αναπτύσσονται με διαφορετική κλίμακα. Στο θεωρητικό αυτό πλαίσιο αναφερόμαστε σε νησιά «πύλες» (gateways), τα οποία απολαμβάνουν τα

πλεονεκτήματα μίας ευνοϊκής γεωγραφικής θέσης, όπως να βρίσκονται στο κέντρο ενός αρχιπελάγους ή μίας συστάδας νησιών ή στη συμβολή σημαντικών εμπορικών διαδρομών ή να διαθέτουν ένα ασφαλές φυσικό λιμάνι.

- Πόλοι. Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό η κυκλοφορία επιβατών και εμπορευμάτων ρυθμίζεται από γεωγραφικά επίκεντρα τα οποία αντιστοιχούν σε ένα υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης υποδομών μεταφοράς και διανομής οικονομικών δραστηριοτήτων. Αυτοί οι πόλοι υπόκεινται σε φυγόκεντρες και κεντρομόλες δυνάμεις. Τα δίκτυα νησιωτικής μεταφοράς βασίζονται σε ναυτιλιακά ή διαμετακομιστικά κέντρα που ευνόησαν τη γεωγραφική συγκέντρωση ορισμένων δραστηριοτήτων και τη διασπορά άλλων. Στην περίπτωση αυτή αναφερόμαστε σε νησιά «θύρες» (hubs), κεντρικά σημεία της νησιωτικής περιφέρειας, για την ανταπόκριση της επιβατικής μεταφοράς ή για τη συλλογή, διαλογή, μεταφόρτωση και διανομή προϊόντων.

Με την αύξηση της προσβασιμότητας και λόγω των οικονομιών κλίμακας, μια νησιωτική περιοχή μπορεί να συσσωρεύσει πολλές μεγάλες υποδομές διατροφικών μεταφορών, λιμάνια και αεροδρόμια. Όταν αυτές οι νησιωτικές περιοχές λειτουργούν ως διεπαφές μπορούν να χαρακτηριστούν ως κόμβοι που παίζουν σημαντικό ρόλο στον σχεδιασμό και την λειτουργία των νησιωτικών μεταφορών.

1.3 Πολιτική και σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών

Συχνά οι όροι «πολιτική» και «σχεδιασμός» χρησιμοποιούνται πολύ αόριστα και ταυτίζονται. Ωστόσο, κάτι τέτοιο είναι παραπλανητικό. Η πολιτική και ο σχεδιασμός αντιπροσωπεύουν διαφορετικές λειτουργίες μιας συνολικής διαδικασίας παρέμβασης. Με τον όρο πολιτική των νησιωτικών μεταφορών εννοούμε το σύνολο των μέτρων και των προτάσεων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων που αφορούν στη βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος μεταφορών και συγκοινωνίας από και προς τα νησιά. Ο σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών ασχολείται με την προετοιμασία και την υλοποίηση των δράσεων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων συγκοινωνιακών προβλημάτων.

Ο στόχος της πολιτικής των νησιωτικών μεταφορών είναι να καταλείψει, να διαχειριστεί και να ρυθμίσει τα διατιθέμενα μέσα μεταφοράς έτσι ώστε να μεγιστοποιήσει την κοινωνική και οικονομική ωφέλεια των τοπικών κοινωνιών. Η συγκεκριμένη πολιτική των μεταφορών μπορεί να είναι ταυτόχρονα και δημόσια και ιδιωτική. Το σύνηθες όμως είναι να είναι κατεξοχήν κρατική πρωτοβουλία δεδομένου της σχετικής έλλειψης επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για νησιωτικές μεταφορές, λόγω του αυξημένου κόστους, αλλά και του ρόλου που αναλαμβάνει το κράτος στη διαμόρφωση των κανόνων των πολιτικών μεταφορών και της αντιμετώπισης της νησιωτικότητας. Σε όλες τις περιπτώσεις, ο κοινός κανόνας είναι ότι ο δημόσιος τομέας παρέχει συνήθως την

υποδομή των νησιωτικών μεταφορών και του ρυθμιστικού πλαισίου, ενώ ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας και εκτέλεσης του εν λόγω μεταφορικού έργου.

Με την παγκοσμιοποίηση και την απελευθέρωση των μεταφορών στο σύνολό τους, ο ιδιωτικός τομέας έχει πλέον μεγάλη επιρροή στη διαδικασία της πολιτικής μέσω των αποφάσεών του στην κατανομή των περιουσιακών του στοιχείων, οι οποίες αντανακλούν σε νέα πρότυπα πολιτικής δημόσιων μεταφορών. Η δημόσια πολιτική των μεταφορών είναι το μέσο με το οποίο οι κυβερνήσεις επιχειρούν να συμβιβάσουν τους πολιτικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς τους στόχους με τις επιθυμίες της κοινωνίας για μεταφορά και κινητικότητα. Αυτοί οι στόχοι και οι επιθυμίες αλλάζουν καθώς η κοινωνία εξελίσσεται. Γι' αυτό και η δημόσια πολιτική στις μεταφορές πρέπει να είναι δυναμική και εξελικτική.

Το κράτος έχει ένα μεγάλο αριθμό από μέσα στη διάθεσή του για την υλοποίηση της πολιτικής των μεταφορών στο νησιωτικό χώρο. Ένα εξαιρετικά σημαντικό εργαλείο είναι η δημόσια ιδιοκτησία. Ο άμεσος έλεγχος από το κράτος των υποδομών μεταφοράς είναι σχετικά δεδομένος. Λιμάνια, αεροδρόμια, υδατοδρόμια βρίσκονται υπό την κανονιστική και συνήθως, διοικητική εποπτεία του δημοσίου. Η δημόσια ιδιοκτησία μπορεί να επεκτείνεται και στην οικονομική διαχείριση και λειτουργία των μέσων μεταφοράς. Σε πολλές χώρες, αεροπορικές και ακτοπλοϊκές εταιρείες ανήκουν και λειτουργούν από δημόσιους φορείς.

Οι επιδοτήσεις αποτελούν ένα άλλο, επίσης σημαντικό, εργαλείο που χρησιμοποιείται για την επίτευξη στόχων της πολιτικής των μεταφορών στα νησιά. Πολλές λειτουργίες και υπηρεσίες μεταφορών είναι εντάσεως κεφαλαίου, και ως εκ τούτου οι πολιτικές που επιδιώκουν να προωθήσουν τις εν λόγω υπηρεσίες ή τις υποδομές των υπηρεσιών αυτών να εξαρτώνται από την εκάστοτε επιχειρηματική προθυμία ή απροθυμία του ιδιωτικού τομέα. Στο σημείο αυτό, το κράτος μπορεί να παρέμβει και να καταστήσει την επιχειρηματική λειτουργία εμπορικά βιώσιμη, με τη βοήθεια των επιδοτήσεων. Οι κρατικές επιδοτήσεις που δίνονται στο πλαίσιο σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας αποσκοπούν στην εκτέλεση υπηρεσιών μεταφοράς σε νησιά-προορισμούς που από επιχειρηματικής σκοπιάς είναι ασύμφωρες.

Τέλος, ο ρυθμιστικός έλεγχος αποτελεί ένα άλλο μέσο που επηρεάζει τις νησιωτικές μεταφορές. Η δημιουργία δημόσιων οργανισμών, υπό την μορφή ρυθμιστικών αρχών, που επιβλέπουν πολιτικές μεταφορών, είναι σύνηθες σε πολλές χώρες σήμερα. Οι οργανισμοί αυτοί μπορούν να ασκούν έλεγχο για την είσοδο και την έξοδο των επιχειρήσεων ή να καθορίσουν το τιμολογιακό πλαίσιο των υπηρεσιών μεταφοράς ή να ρυθμίσουν οποιοδήποτε θέμα αφορά τον κλάδο των μεταφορών. Έτσι, ενώ οι υπηρεσίες μεταφοράς μπορούν να προσφέρονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι ρυθμιστικές αρχές μεταφοράς ή λιμένων, στην πραγματικότητα διαδραματίζουν ένα κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών μεταφοράς στα νησιά.

Ο σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών επικεντρώνεται στην ανάγκη κάλυψης του συνόλου των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών, με μεταφορικά μέσα δημόσιου χαρακτήρα, και στη χρηματοδότηση των πολιτικών που ικανοποιούν την ανάγκη αυτή. Τα προβλήματα που συνήθως αντιμετωπίζει είναι σε τοπικό επίπεδο. Γι' αυτό τον λόγο, οι λύσεις που υιοθετούνται στο σχεδιασμό των μεταφορών τείνουν να είναι πολύ ακριβείς και εξειδικευμένες. Η κοινή άποψη είναι ότι ο σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών ανήκει στη σφαίρα πολιτικής του δημόσιου τομέα, παρόλο που ο ιδιωτικός τομέας κατέχει και λειτουργεί τα περιουσιακά στοιχεία μεταφοράς.

Ο σχεδιασμός των νησιωτικών μεταφορών είναι μία διαδικασία πολλών σταδίων:

- Σκοποί και στόχοι. Ενώ ο στόχος της παραδοσιακής πολιτικής των νησιωτικών μεταφορών είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας, ο σχεδιασμός θα μπορούσε να εξετάσει και την περίπτωση άλλων επιθυμητών στόχων. Για παράδειγμα, η βελτίωση του επιπέδου ζωής στα νησιά, της πρόσβασης σε υγειονομικά κέντρα, η αύξηση των οικονομικών ευκαιριών και επενδύσεων, η προώθηση της κινητικότητας είναι άλλοι επιμέρους στόχοι.

- Επιλογές στόχων. Λαμβάνοντας υπόψη πιθανό φάσμα διαφορετικών στόχων, οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να εξετάσουν και να προβλέψουν ένα σύνολο επιλογών. Άλλοτε οι στόχοι υλοποιούνται κατά προτεραιότητα και άλλοτε ένας στόχος υποκαθιστά έναν άλλο. Τα διάφορα σενάρια στοχοποίησης αποτελούν βασικό μέρος του σχεδιασμού των μεταφορών.

- Προσδιορισμός των εμπλεκόμενων φορέων. Δεδομένου ότι ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει πολλά στοιχεία του οικονομικού και κοινωνικού ιστού ενός τόπου, ο προσδιορισμός εκείνων που πιθανόν πλήττονται από το πρόβλημα της μεταφοράς κρίνεται απαραίτητος έτσι ώστε να μπορούν να συμμετέχουν.

- Πρόβλεψη αποτελεσμάτων και προσδιορισμός οφέλους-κόστους. Το στάδιο πρόβλεψης των αποτελεσμάτων για καθεμία από τις επιλογές είναι ένα κρίσιμο στάδιο στη διαδικασία του σχεδιασμού. Παραδοσιακά μοντέλα με βάση τον αριθμό των ταξιδιών, των επιβατών ή του όγκου του μεταφορικού έργου θεωρούνται ξεπερασμένα και η μοντελοποίηση γίνεται ολοένα και πιο περίπλοκη. Δημογραφικά και κοινωνικά δεδομένα χρησιμοποιούνται πλέον ευρέως. Τα προβλεπόμενα αποτελέσματα θα πρέπει στη συνέχεια να αξιολογηθούν ως προς τα οφέλη και το κόστος τους. Συνήθως, η ανάλυση κόστους-οφέλους γίνεται με χρηματικούς όρους, αλλά σύγχρονα πρότυπα σχεδιασμού των μεταφορών πραγματοποιούν αντίστοιχη μέτρηση και σε άλλους όρους, όπως επιπτώσεις στην απασχόληση ή στο περιβάλλον.

- Δημόσια διαβούλευση. Η αξιολόγηση των σεναρίων επιλογής πρέπει να λαμβάνει υπόψη το κόστος και τα οφέλη από τα συχνά αντικρουόμενα συμφέροντα των εμπλεκόμενων φορέων και παραγόντων. Στο στάδιο αυτό απαιτείται εκτεταμένη δημόσια διαβούλευση. Βέβαια, οι τελικές

επιλογές αποτυπώνονται πάντα με πολιτικές αποφάσεις, χωρίς να είναι απίθανο τυχόν επιρροές και από τη δύναμη των επιχειρημάτων των διαφόρων ομάδων πίεσης.

1.4 Συστήματα νησιωτικής συγκοινωνίας

Ο στρατηγικός σχεδιασμός ενός νησιωτικού μεταφορικού συστήματος οφείλει να στηρίζεται τόσο στην μείωση των χρόνων διαδρομής όσο και στην αναγνώριση των συγκοινωνιακών αναγκών κάθε νησιού, οι οποίες, ως επί των πλείστων, αφορούν την αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας και διασυνδεσιμότητας¹.

Τα δύο συστήματα νησιωτικών μεταφορών που παρουσιάζονται παρακάτω, το «πολικό» και το «πολυκομβικό» με ακτινωτή μορφή (hub & spoke), αποτελούν τις βασικές μορφές της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας ανταποκρινόμενα το καθένα σε διαφορετικά χαρακτηριστικά οργάνωσης και εξυπηρέτησης της διασυνδεσιμότητας και της προσπελασιμότητας.

Το «πολικό» σύστημα συγκοινωνίας βασίζεται στην έννοια του κομβικού λιμένα ως πόλου. Η επιλογή των κομβικών λιμένων γίνεται βάσει ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών όπως ο πληθυσμός, η επιβατική κίνηση, η διοικητική σπουδαιότητα, η γεωγραφική θέση των νησιών καθώς επίσης και οι υπάρχουσες λιμενικές υποδομές. Στα κομβικά λιμάνια περιλαμβάνονται εξ ορισμού οι ηπειρωτικοί λιμένες ως συγκοινωνιακοί πόλοι καθόσον αποτελούν τις πύλες της ενδοχώρας προς τα νησιά. Με βάση τα παραπάνω διαμορφώνεται ένα σύνολο ακτοπλοϊκών γραμμών που περιλαμβάνει την συγκοινωνία μεταξύ των κομβικών λιμένων (ηπειρωτικών και νησιωτικών) και όλων των ενδιάμεσων λιμένων μικρότερης σημασίας.

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές στο «πολικό» σύστημα διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

1. Γραμμές κορμού και
2. Γραμμές συνδετήριες.

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές κορμού συνδέουν τα ηπειρωτικά κομβικά λιμάνια με τα νησιωτικά κομβικά λιμάνια χωρίς να εξυπηρετούν ενδιάμεσους λιμένες. Στρατηγικός στόχος των κύριων γραμμών είναι η δημιουργία ενός πλέγματος ταχέων νησιωτικών συνδέσεων κατά μήκος και πλάτος όλου του χώρου θαλάσσιας συγκοινωνίας. Οι συνδετήριες γραμμές διαχωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες.

- Συνδετήριες γραμμές που συνδέουν τα κομβικά λιμάνια μεταξύ τους και εξυπηρετώντας παράλληλα και όλα τα ενδιάμεσα λιμάνια μικρότερης σημασίας.

¹ Η διασυνδεσιμότητα (connectivity) ενός νησιού εκφράζεται με τον αριθμό και τη συχνότητα των δρομολογίων διασύνδεσης, τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων που προσεγγίζουν, καθώς και τον αριθμό των νησιών (λιμένων) με τα οποία άμεσα ή έμμεσα (με μετεπιβίβαση) το συγκεκριμένο νησί διασυνδέεται.

- Συνδετήριες τοπικές γραμμές που συνδέουν τα κομβικά λιμάνια με λιμάνια μικρότερης σημασίας τα οποία βρίσκονται στην άμεση ζώνη επιρροής τους.

Στρατηγικός στόχος των συνδετήριων γραμμών είναι η δημιουργία συνοχής στο ακτοπλοϊκό δίκτυο και η εξασφάλιση της ενδοεπικοινωνίας των νησιών.

Προκειμένου να γίνει εύκολα κατανοητή η εφαρμογή ενός «πολικού» ακτοπλοϊκού συστήματος θα χρησιμοποιήσουμε ένα παράδειγμα μέσα από την ελληνική πραγματικότητα, και συγκεκριμένα την ακτοπλοϊκή σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τις Κυκλάδες. Θεωρώντας εξ ορισμού τον Πειραιά ως ηπειρωτικό κομβικό λιμένα, και τα λιμάνια της Σύρου, της Πάρου, της Νάξου, της Θήρας, της Μυκόνου και της Μήλου ως νησιωτικούς λιμένες-κόμβους, παρουσιάζουμε τον παρακάτω χάρτη. Επισημαίνεται ότι ο ορισμός των νησιωτικών κομβικών λιμένων γίνεται με βάση πληθυσμιακά, διοικητικά, γεωγραφικά και τουριστικά κριτήρια.



Εικόνα 1. Το «πολικό» σύστημα ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας

Στον παραπάνω χάρτη (Εικόνα 1), αναλύεται σε παράδειγμα, το «πολικό» σύστημα ακτοπλοΐας. Με κόκκινο χρώμα απεικονίζονται οι γραμμές κορμού, Πειραιάς-Σύρος, Πειραιάς-Πάρος και Πειραιάς-Νάξος. Με μαύρο χρώμα απεικονίζονται οι συνδετήριες γραμμές που συνδέουν τα κομβικά λιμάνια μεταξύ τους και παράλληλα και ενδιάμεσα λιμάνια μικρότερης σημασίας. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές:

- Πειραιάς-Κύθηλος-Σέριφος-Σίφνος-Κίμωλος-Μήλος,
- Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος και
- Πειραιάς-Πάρος-Φολέγανδρος-Σίφνος-Ιος-Θήρα,

είναι γραμμές που έχουν σαν σημείο αφετηρίας ένα πρώτο κομβικό λιμάνι και μέσα σε σχετικά μικρές χρονικές καθυστερήσεις, εξυπηρετούν όλα τα λιμάνια που βρίσκονται στην κατεύθυνση ενός δεύτερου κομβικού λιμένα. Αντίθετα, οι συνδεδημένες τοπικές γραμμές έχουν αφετηρία ένα νησιωτικό κομβικό λιμένα και εξυπηρετούν νησιά μικρότερου μεγέθους που βρίσκονται στην άμεση ζώνη επιρροής του κομβικού λιμένα. Οι γραμμές με κίτρινο χρώμα, Νάξος-Δονούσα-Αμοργός-Κουφονήσια-Σχοινούσα-Ηρακλεία, Πάρος-Αντίπαρος και Θήρα-Ανάφη είναι τέτοιες γραμμές.

Το «πολυκομβικό» με ακτινωτή μορφή σύστημα συγκοινωνίας (hub & spoke) χαρακτηρίζεται από δύο μόνο τύπους γραμμών, τις γραμμές κορμού και τις τροφοδοτικές γραμμές. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ του «πολικού» συστήματος και του «πολυκομβικού» συστήματος είναι ο σημαντικός αριθμός των γραμμών μετεπιβίβασης μικρού μήκους, ο μικρότερος αριθμός κομβικών λιμένων και οι σχετικά μικρές σε μήκος και χρόνο δρομολογιακές διαδρομές. Στόχος του σχεδιασμού «hub & spoke» είναι η δημιουργία ενός πλέγματος γραμμών ταχείας πρόσβασης στα νησιωτικά κομβικά λιμάνια και εν συνεχεία τροφοδοσίας τους με τοπικές γραμμές με τα γύρω νησιά μέσω ενός μηχανισμού χρονοθυρίδων.

Η επιλογή των κομβικών λιμένων προϋποθέτει κυρίως τον ομοιόμορφο σχεδιασμό των κύκλων επιρροής τους και δευτερευόντως άλλα ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια, όπως ο πληθυσμός, η επιβατική κίνηση ή οι λιμενικές υποδομές.



Εικόνα 2. Το «ακτινωτό» (hub & spoke) σύστημα ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας

Προκειμένου να γίνει εύκολα κατανοητή η εφαρμογή του ακτοπλοϊκού συστήματος «hub & spoke» και η οργανωτική και λειτουργική του διαφορά από το αντίστοιχο «πολικό» θα χρησιμοποιήσουμε και πάλι το παράδειγμα της δρομολογιακής σύνδεσης Πειραιάς-Κυκλάδες. Στην περίπτωση αυτή, οι νησιωτικοί κομβικοί λιμένες ορίζονται η Σύρος, η Νάξος, η Σίφνος και η Θήρα. Η γειτνίαση της Πάρου με τη Νάξο και της Μυκόνου με τη Σύρο προκαλεί επικαλύψεις των περιοχών επιρροής τους οπότε και πρέπει να αποκλειστεί η συνύπαρξη δύο κομβικών λιμένων στην ίδια περιοχή. Επίσης, το λιμάνι της Σίφνου αποκτά τον χαρακτηρισμό του νησιωτικού κόμβου έναντι αυτού της Μήλου λόγω του ισχυρού γεωγραφικού του πλεονεκτήματος, χωροθετημένο στο γεωγραφικό κέντρο των δυτικών Κυκλάδων. Αυτό συνεπάγεται μικρότερη σε μήκος ακτοπλοϊκή γραμμή από τον Πειραιά και περισσότερες τοπικές συνδετήριες τροφοδοτικές γραμμές.

Στον παραπάνω χάρτη (Εικόνα 2) απεικονίζεται το ακτοπλοϊκό σύστημα «hub & spoke». Με κόκκινο χρώμα απεικονίζονται οι γραμμές κορμού Πειραιάς-Σύρος, Πειραιάς-Νάξος, Πειραιάς-Θήρα και Πειραιάς-Σίφνος. Με κίτρινο χρώμα απεικονίζονται οι τοπικές τροφοδοτικές γραμμές που ξεκινούν από τους παραπάνω νησιωτικούς κομβικούς λιμένες και καταλήγουν στα υπόλοιπα νησιά των Κυκλάδων, πάντα εντός των ορίων των γεωγραφικών κύκλων επιρροής τους.

1.5 Το κόστος παροχής των νησιωτικών μεταφορών

Στην προηγούμενη ενότητα εξετάστηκε ο σχεδιασμός των συστημάτων μεταφορών υπό το πρίσμα των συγκοινωνιακών αναγκών, της ζήτησης δηλαδή για μεταφορικό έργο. Στην αγορά όμως των μεταφορών υφίσταται και μία άλλη πλευρά, αυτής της προσφοράς. Και ενώ σε θεσμικό επίπεδο ο σχεδιασμός των μεταφορών αποσκοπεί στην μείωση των συγκοινωνιακών χρόνων και στην αναγνώριση των συγκοινωνιακών αναγκών, σε τεχνοοικονομικό επίπεδο ο σχεδιασμός αποσκοπεί στην όσο το δυνατόν καλύτερη ανταπόκριση στις μεταβολές της ζήτησης και στη μείωση του λειτουργικού κόστους της υπηρεσίας της μεταφοράς. Όλοι οι χρήστες (π.χ. ιδιώτες, επιχειρήσεις, δημόσιος τομέας κ.λπ.) πρέπει να διαπραγματευτούν τις μεταφορικές τους ανάγκες, επειδή τα αποθέματα, τα συστήματα διανομής, οι μισθοί, οι θέσεις, οι τεχνικές μάρκετινγκ, καθώς και το κόστος των καυσίμων αλλάζουν συνεχώς.

Το κόστος της μεταφοράς είναι ένα νομισματικό μέτρο το οποίο ο πάροχός της πρέπει να πληρώσει για την παραγωγή του μεταφορικού έργου. Το κόστος μπορεί να είναι σταθερό (χρήση των υποδομών) και μεταβλητό (λειτουργικό), ανάλογα με την ποικιλία των συνθηκών που σχετίζονται με τη γεωγραφία, τις υποδομές, τα διοικητικά εμπόδια, την ενέργεια, και για το πώς μεταφέρονται επιβάτες και εμπορεύματα.

Με τον όρο του ναύλου νοείται η τιμή των υπηρεσιών μεταφοράς που καταβάλλουν οι χρήστες για την αγορά τους. Το χρηματικό αυτό κόστος της μετακίνησης ενός επιβάτη ή μιας μονάδας φορτίου καθορίζεται από την προέλευση και τον προορισμό του. Ο ναύλος δεν μπορεί να εκφράζει απαραίτητα τις πραγματικές δαπάνες μεταφοράς. Λαμβάνοντας υπόψη τις συνιστώσες του κόστους μεταφοράς που αναφέρθηκαν προηγουμένως, ο καθορισμός του επιπέδου του ναύλου είναι μια σύνθετη λειτουργία που υπόκειται σε συνεχείς αλλαγές. Στις νησιωτικές μεταφορές, και ιδιαίτερα στη συγκοινωνία των «μικρών» νησιών, το επίπεδο των ναύλων καθορίζεται έμμεσα από κρατική παρέμβαση, όπου ένα μέρος του μεταφορικού κόστους επιδοτείται από την πολιτεία. Η παρέμβαση αυτή προέρχεται από την υποχρέωση της πολιτείας να παρέχει μια οικονομικά προσιτή κινητικότητα στο μεγαλύτερο δυνατό τμήμα του πληθυσμού της, ακόμη και αν αυτή συνεπάγεται ένα επαναλαμβανόμενο έλλειμμα.

Οι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος μεταφοράς και το επίπεδο των ναύλων στις νησιωτικές μεταφορές είναι:

- Η γεωγραφία. Οι επιπτώσεις της αφορούν κυρίως την απόσταση και την προσβασιμότητα. Όσο μεγαλύτερη είναι τόσο μεγαλύτερο είναι και το κόστος μεταφοράς. Η απόσταση είναι συνήθως η πιο βασική προϋπόθεση που επηρεάζει το κόστος μεταφοράς. Μπορεί να εκφρασθεί συναρτήσει του μήκους, του χρόνου, του οικονομικού της κόστους ή το ποσό της ενέργειας που χρησιμοποιείται. Επίσης, διαφέρει σημαντικά ανάλογα με το μέσο και τον τρόπο μεταφοράς και την αποτελεσματικότητα των δικτύων μεταφοράς. Νησιά απομακρυσμένα ή νησιωτικές περιφέρειες με πλήθος νησιών εμφανίζουν υψηλότερο κόστος μεταφοράς. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας των περιοχών αυτών απαιτεί την παρέμβαση της πολιτείας με την παροχή επιδοτήσεων στο κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών που απαιτούνται.

- Οι οικονομίες κλίμακας. Γενικά, το κόστος μεταφοράς σχετίζεται άμεσα με τις οικονομίες κλίμακας. Όσο περισσότερες είναι οι δυνατότητες μεταφοράς μεγάλου αριθμού επιβατών ή ποσοτήτων φορτίων, τόσο χαμηλότερο είναι το ανά μονάδα κόστος.

- Η ενέργεια. Οι μεταφορικές δραστηριότητες της ακτοπλοΐας και της αεροπορίας καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες ενέργειας. Επίσης, το κόστος τους είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο στις διακυμάνσεις των τιμών της ενέργειας, και ιδίως του πετρελαίου.

- Οι υποδομές. Η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των μέσων μεταφοράς και των τερματικών σταθμών έχει άμεσο αντίκτυπο στο κόστος των μεταφορών. Για παράδειγμα, οι κακές λιμενικές υποδομές συνεπάγονται υψηλότερο κόστος μεταφοράς, καθυστερήσεις και αρνητικές οικονομικές συνέπειες. Αντίθετα αναπτυγμένα δίκτυα μεταφορών, με εξελιγμένες τεχνολογικές υποδομές τείνουν να έχουν χαμηλότερες λειτουργικές δαπάνες, δεδομένου ότι είναι πιο αξιόπιστες και μπορούν να διαχειριστούν περισσότερη επιβατική ή εμπορευματική κίνηση.

- Η λειτουργία και ο ανταγωνισμός. Διαφορετικά μέσα μεταφοράς χαρακτηρίζονται από διαφορετικό κόστος μεταφοράς, αφού το καθένα έχει τους δικούς του περιορισμούς και πλεονεκτήματα. Στις νησιωτικές μεταφορές, και όπου η αεροπορική εξυπηρέτηση ανταγωνίζεται άμεσα την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση, το αποτέλεσμα συχνά οδηγεί σε χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

- Το ρυθμιστικό περιβάλλον. Φορολογικές ρυθμίσεις, το καμποτάζ, η εργατική νομοθεσία, κανόνες που αφορούν την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα επιβάλλουν πρόσθετο κόστος στους μεταφορείς.

- Οι προσαυξήσεις. Μια σειρά από τέλη, επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας του μεταφορέα. Τα λιμενικά τέλη, ο επίναυλος καυσίμων και τα ασφάλιστρα είναι τέτοιου είδους δαπάνες που αυξάνουν το μεταφορικό κόστος.

- Η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας. Για τους επιβάτες, πρέπει να παρέχονται ανέσεις και παροχές, ειδικά σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

- Ο χρόνος μεταφοράς. Ο χρόνος μεταφοράς είναι επίσης ένα σημαντικό ζήτημα στην τιμολόγηση του μεταφορικού έργου. Στην έννοια του χρόνου της μεταφοράς περιλαμβάνονται η διάρκεια της μεταφοράς, η ακρίβεια και η συχνότητα. Για παράδειγμα, τα ταχύπλοα σκάφη έχουν υψηλότερο ναύλο από τα συμβατικά πλοία, λόγω της ταχύτητας που προσφέρουν στο επιβατικό κοινό. Επίσης, η χρονική ακρίβεια και αξιοπιστία των αεροπορικών συγκοινωνιών τις καθιστούν ακριβότερες από τις ακτοπλοϊκές.

Από τους παραπάνω παράγοντες είναι εμφανές ότι το κόστος μεταφοράς επηρεάζει την κινητικότητα και την προσβασιμότητα στις νησιωτικές περιφέρειες. Η κινητικότητα και η προσβασιμότητα βασίζονται στην έννοια «δυνατότητα πρόσβασης», σύμφωνα με την οποία θεωρείται ότι η ελκυστικότητα κίνησης προς έναν προορισμό αυξάνεται με τον όγκο της επιβατικής κίνησης και μειώνεται με την απόσταση, το χρόνο μετακίνησης και το κόστος². Οι νησιωτικές και γενικά οι περιφερειακές περιοχές, έχουν υψηλότερο μέσο κόστος μεταφοράς, λόγω όχι μόνον της ανάγκης μεγαλύτερης μετακίνησης, αλλά επίσης διότι διατίθενται δαπανηρότερες ή λιγότερο αποτελεσματικές λύσεις μεταφοράς. Τα εμπειρικά στοιχεία των επιβατικών μεταφορών υπογραμμίζουν την αντίστροφη σχέση μεταξύ των ροών μεταφοράς και του μεταφορικού κόστους.

² «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σελ. 16.

1.6 Προσφορά και ζήτηση για νησιωτικές μεταφορές

Η αγορά των νησιωτικών μεταφορών αποτελείται από τους προμηθευτές των υπηρεσιών μεταφοράς (πλοιοκτήτες και αεροπορικές εταιρείες) και των χρηστών των υπηρεσιών αυτών. Η λειτουργία της αγοράς βελτιστοποιείται όταν οι προσφερόμενες υπηρεσίες καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες των νησιωτικών περιοχών για μεταφορικό έργο και μεγιστοποιούν το βαθμό της προσβασιμότητας τους και της κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών από και προς αυτά. Πιο απλά, μπορούμε να ορίσουμε ως αγορά των νησιωτικών μεταφορών το σύνολο των συγκοινωνιακών εξαρτήσεων που δημιουργούν οι διάφορες οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες στο νησιωτικό χώρο. Αυτές οι συγκοινωνιακές εξαρτήσεις μπορούν να εξεταστούν και από τις δύο πλευρές τους, τη ζήτηση και την προσφορά για νησιωτικές μεταφορές.

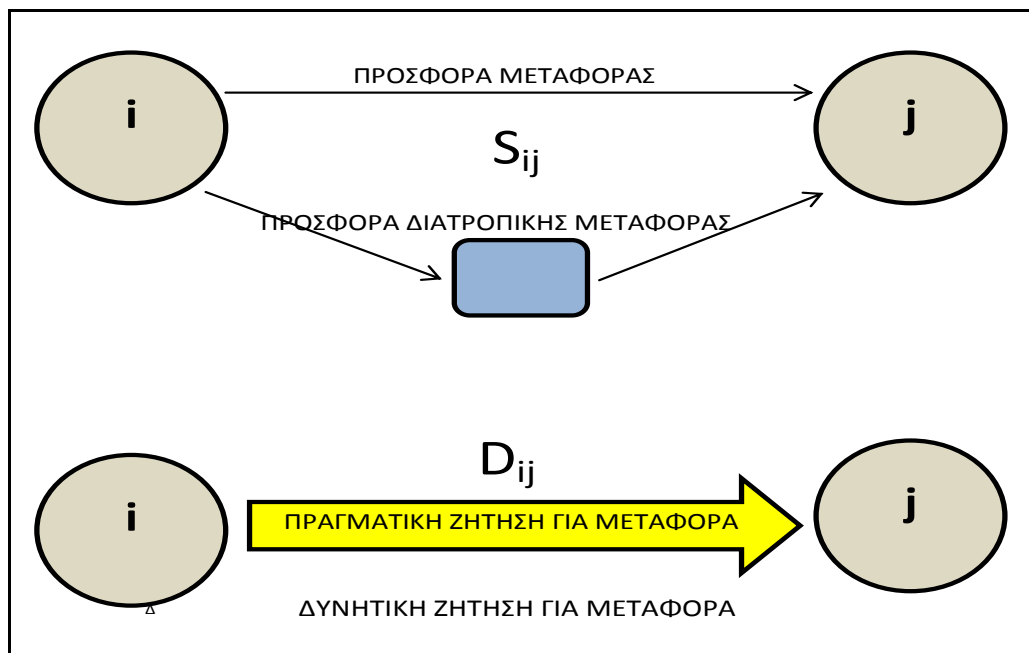
Η προσφορά για μεταφορικό έργο περιλαμβάνει τους τρόπους μεταφοράς και τον όγκο των μεταφορικών υπηρεσιών που διατίθεται στις νησιωτικές περιφέρειες για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η προσφορά εκφράζεται σε όρους:

- χωρητικότητας (όγκος μεταφορικού έργου),
- υπηρεσιών (συχνότητα και τακτικότητα μεταφορικού έργου) και
- δικτύων (συγκοινωνιακή κάλυψη του νησιωτικού χώρου).

Η χωρητικότητα συχνά αξιολογείται τόσο σε στατικό όσο και δυναμικό επίπεδο. Το στατικό επίπεδο αντιπροσωπεύει την ποσότητα του διαθέσιμου χώρου για μεταφορές ενώ το δυναμικό επίπεδο τη δυνατότητα βελτίωσης που μπορεί να γίνει μέσω της τεχνολογίας και της διαχείρισης. Ο αριθμός επιβατών και ο όγκος φορτίου που μπορούν να μεταφέρονται σε ένα χώρο ανά χρονική μονάδα είναι τα συνήθη μέτρα που χρησιμοποιούνται για την ποσοτικοποίηση της προσφοράς μεταφορών.

Χαρακτηριστικό της προσφοράς των νησιωτικών μεταφορών έναντι των υπολοίπων ειδών μεταφοράς, είναι ότι αυτή περιλαμβάνει μέσα μεταφοράς που ως επί των πλείστων ανήκουν σε τρίτους, και εξαιρετικά δύσκολα μπορεί να είναι ιδιωτικά. Οι χρήστες πληρώνουν για τις μεταφορικές υπηρεσίες που τους παρέχονται σύμφωνα με τους όρους μίας συμφωνημένης σύμβασης ναύλου, ακτοπλοϊκού ή αεροπορικού.

Η ζήτηση για νησιωτικές μεταφορές περιλαμβάνει τις ανάγκες για μεταφορικό έργο, ακόμη κι αν αυτές ικανοποιούνται πλήρως, μερικώς ή καθόλου. Τα συνήθη μέτρα που χρησιμοποιούνται για την ποσοτικοποίηση της ζήτησης για μεταφορές είναι παρόμοια με την προσφορά, ο αριθμός των ανθρώπων που επιθυμούν να μετακινηθούν ή ο όγκος του φορτίου που πρέπει να μεταφερθεί σε ένα συγκεκριμένο χώρο ανά χρονική μονάδα.



Γράφημα 1. Προσφορά κα ζήτηση μεταφορικού έργου

Η προσφορά μεταφορικού έργου μπορεί να εκφραστεί ως S_{ij} , όπου i και j οι τοποθεσίες i και j . Η προσφορά αυτή μπορεί να περιλαμβάνει ένα μέσο μεταφοράς ή και περισσότερα, είτε να προσφέρεται μέσω ενδιάμεσων κόμβων. Η ζήτηση για μεταφορά αναπαριστάται ως D_{ij} , η οποία εκφράζει τη ζήτηση για μεταφορά από την τοποθεσία i στην τοποθεσία j . Η δυνητική ζήτηση για μεταφορά είναι το σύνολο της συγκοινωνιακής κίνησης όταν το μεταφορικό κόστος είναι μηδενικό ή σχεδόν αμελητέο. Η πραγματική ζήτηση για μεταφορές είναι ένα υποσύνολο της δυνητικής ζήτησης μεταφορών, η οποία λαμβάνει υπόψη της τον παράγοντα του κόστους μεταξύ των τοποθεσιών προέλευσης και προορισμού.

Η ζήτηση για νησιωτικές μεταφορές παράγεται από την ίδια την τοπική οικονομία. Καταναλωτές, επιχειρήσεις και φορείς παράγουν ανάγκες για κινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων. Οι ανάγκες για μεταφορά διακρίνονται σε καταναλωτικές και παραγωγικές. Οι παραγωγικές ανάγκες μεταφοράς έχουν μια σαφή οικονομική εστίαση. Για παράδειγμα, η μεταφορά ημικατεργασμένων προϊόντων από ένα τόπο παραγωγής μέχρι το τελικό τόπο παραγωγής ή συναρμολόγησης δημιουργεί προστιθέμενη αξία, από την οποία επωφελούνται ανάλογα κάθε μία από τις περιοχές παραγωγής. Οι καταναλωτικές ανάγκες μεταφοράς παράγουν λιγότερο εμφανή προστιθέμενη αξία. Για παράδειγμα, ένα ταξίδι ή μία μετακίνηση για διοικητικούς, υγειονομικούς ή τουριστικούς λόγους δεν προσθέτει πραγματική αξία από καθαρά οικονομική άποψη. Παρά ταύτα δημιουργεί υποκειμενική χρησιμότητα και ικανοποίηση στους χρήστες. Πάντως, η ζήτηση για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές από και προς τα νησιά αυξάνει όσο η ποσότητα των διακινούμενων επιβατών ή εμπορευμάτων αυξάνει (Hope, 2008).

Επίσης, οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και το σχετικά υψηλό κόστος μεταφοράς από και προς τα νησιά αποτελούν σημαντικές παραμέτρους στη σύνθεση των αναγκών για νησιωτικές, και ιδιαίτερα ακτοπολιτικές μεταφορές. Τα έξοδα μεταφοράς μεταβάλλουν σε σημαντικό βαθμό τη ζήτηση των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής χώρας. Επιπλέον, η χωρική συγκέντρωση του πληθυσμού και των εμπορικών και βιομηχανικών περιοχών των νησιωτικών περιφερειών επηρεάζει τις μετακινήσεις των επιβατών και τις ροές των φορτίων από και προς αυτές. Τα νησιωτικά διοικητικά και οικονομικά κέντρα, ως κατά κανόνα, μειώνουν την απόσταση διακίνησης και κατ' επέκταση τον όγκο του απαιτούμενου μεταφορικού έργου.

Η προσφορά και η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες έχουν μία αμοιβαία αλλά και παράλληλα ασύμμετρη σχέση. Η ζήτηση των μεταφορών δεν μπορεί να καλυφθεί χωρίς αντίστοιχο επίπεδο προσφοράς. Η προσφορά μεταφοράς, όμως, μπορεί να υφίσταται χωρίς αντίστοιχη ή και καθόλου ζήτηση μεταφορών. Οι προγραμματισμένες υπηρεσίες μεταφορών, όπως αυτές που πραγματοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς ή οι αεροπορικές εταιρείες, προσφέρουν μεταφορικό έργο ακόμη κι όταν η ζήτηση είναι ανεπαρκής. Σε άλλες περιπτώσεις, η αναμενόμενη ζήτηση για μεταφορικό έργο δεν επιτυγχάνεται, συχνά λόγω ακατάλληλου σχεδιασμού ή απροσδόκητων κοινωνικοοικονομικών αλλαγών. Η ζήτηση για νησιωτικές μεταφορές, λόγω των αντικειμενικών γεωγραφικών και κοινωνικοοικονομικών ιδιαιτεροτήτων των νησιωτικών περιοχών, είναι εξαιρετικά ασταθής και αβέβαιη, γεγονός που καθιστά δύσκολο ένα ικανοποιητικό επίπεδο προσφοράς. Η ζήτηση και η προσφορά για νησιωτικές επιβατικές μεταφορές, βασισμένες στην ακτοπολιτική και αεροπορική εξυπηρέτηση, λειτουργούν υπό την προαναφερόμενη ασυμμετρία.

Οι σχέσεις μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές είναι αλληλένδετες και ευμετάβλητες. Από μια συμβατική οικονομική άποψη, η προσφορά και η ζήτηση για μεταφορές προς τα νησιά, αλληλεπιδρούν μέχρι να επιτευχθεί μια ισορροπία μεταξύ της ποσότητας των μεταφορών που η νησιωτική περιφέρεια είναι πρόθυμη να χρησιμοποιήσει για μια δεδομένη τιμή και της ποσότητας που πρέπει να διατεθεί για το επίπεδο των τιμών. Οι μεταβολές των τιμών δεν επηρεάζουν μόνο το επίπεδο της ζήτησης για μεταφορές, αλλά μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ή σε άλλες χρονικές περιόδους. Σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο η τιμολόγηση των μεταφορών μπορεί να επηρεάσει αποφάσεις για την εγκατάσταση των φυσικών προσώπων και των επιχειρήσεων.

Οι βασικές μεταβλητές της αγοράς των μεταφορών που επηρεάζουν τα επίπεδα ζήτησης και προσφοράς για μεταφορικό έργο είναι:

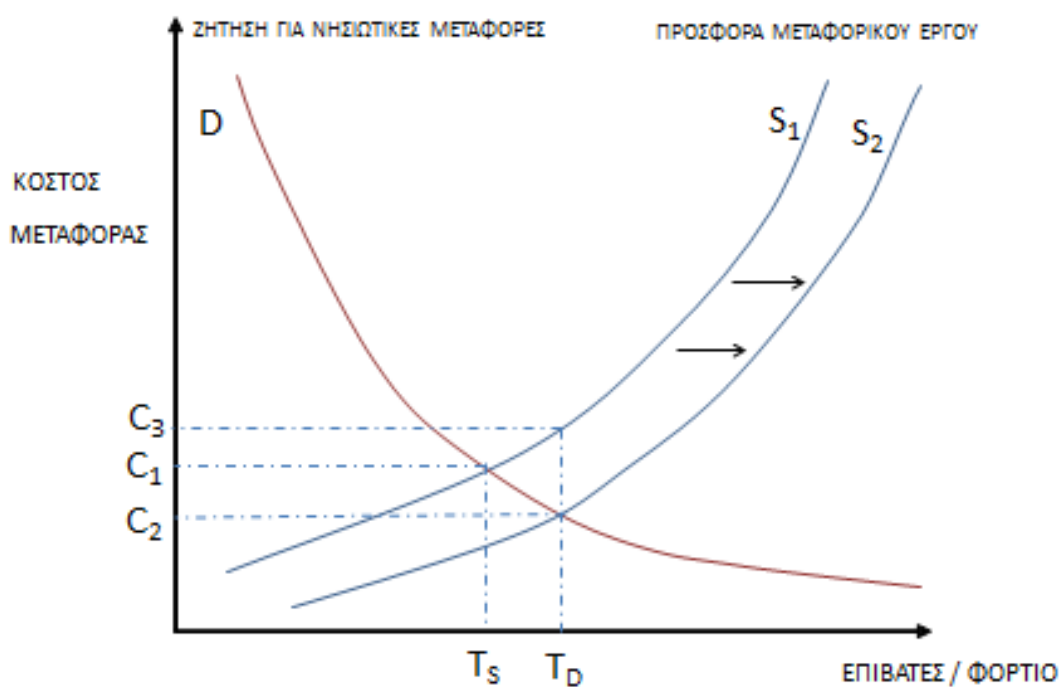
- Κόστος εισόδου. Αυτό περιλαμβάνει τις δαπάνες που μία επιχείρηση πραγματοποιεί στο αρχικό στάδιο λειτουργίας της σε ένα σύστημα μεταφορών. Στον τομέα των ακτοπολιτικών και

αεροπορικών μεταφορών, το κόστος εισόδου είναι πολύ υψηλό. Υψηλό κόστος εισόδου σημαίνει ότι οι ενδιαφερόμενοι μεταφορείς θα εξετάσουν σοβαρά την πρόσθετη ζήτηση πριν από την προσθήκη μίας νέας παραγωγικής μονάδας (αύξηση όγκου μεταφοράς ή νέα επένδυση). Όταν το κόστος εισόδου είναι υψηλό, η εμφάνιση ενός νέου παίκτη είναι ασυνήθιστη. Κατά συνέπεια, οι δραστηριότητες των μεταφορών με υψηλό κόστος εισόδου τείνουν να έχουν ολιγοπωλιακό χαρακτήρα, σε αντίθεση με τις δραστηριότητες μεταφοράς με χαμηλό κόστος εισόδου οι οποίες τείνουν να είναι ανταγωνιστικές.

- Κρατική παρέμβαση. Η αγορά των μεταφορών είναι από τους λίγους τομείς της οικονομίας στην οποία το δημόσιο συμμετέχει σε υψηλό βαθμό. Η παροχή των μεταφορικών υποδομών, ιδίως των δρόμων και των λιμανιών, χρηματοδοτείται ως επί των πλείστον από το κράτος, για το καλό της εθνικής συνοχής και της περιφερειακής ανάπτυξης. Ιδιαίτερα, οι νησιωτικές μεταφορές επιδοτούνται σε μεγάλο βαθμό για την παροχή του δικαιώματος πρόσβασης στο νησιωτικό πληθυσμό, ο οποίος αντικειμενικά κρίνεται ότι το στερείται σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό της χώρας. Συχνά, το κόστος μεταφοράς προς τα νησιά επιχορηγείται.
- Ελαστικότητα. Η έννοια της ελαστικότητας των τιμών αποτελεί τον πυρήνα της ζήτησης για μεταφορές και αναφέρεται στη διακύμανση της ζήτησης σε απάντηση σε μια μεταβολή του κόστους. Οι μεταβολές του κόστους μεταφοράς έχουν διαφορετικές συνέπειες στην προσφορά ανάλογα με το μέσο που χρησιμοποιείται. Αντίθετα, η ζήτηση των μεταφορών έχει την τάση να είναι ανελαστική. Ενώ λοιπόν η μετακίνηση τείνει να είναι ανελαστική από άποψη κόστους, είναι ελαστική από άποψη χρόνου. Στις αγορές όπου τα έξοδα μεταφοράς είναι μια μικρή συνιστώσα του συνολικού κόστους παραγωγής, οι διακυμάνσεις στο κόστος των μεταφορών έχουν περιορισμένες επιπτώσεις στη ζήτηση. Για τις αεροπορικές ή ακτοπλοϊκές μεταφορές όμως, οι διακυμάνσεις των τιμών έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη ζήτηση. Πέρα από τα παραπάνω, η ελαστικότητα της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας επηρεάζεται σε ορισμένο βαθμό και από τα επίπεδα εισοδήματος του πληθυσμού και τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό (δυνατότητα εναλλακτικών συγκοινωνιακών μέσων).

Τα συστήματα μεταφοράς, ως συστήματα με οικονομικές παραμέτρους, συμπεριφέρονται σύμφωνα με την προσφορά και τη ζήτηση και τα οποία επηρεάζονται από τις διακυμάνσεις του μεταφορικού κόστους. Σύμφωνα με την μικροοικονομική θεωρία, η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς μειώνεται όταν η τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας αυξάνει. Αυτό αντανακλάται στην καμπύλη ζήτησης μεταφορών η οποία απεικονίζει τη συνολική ποσότητα των υπηρεσιών μεταφοράς που οι επιβάτες/καταναλωτές είναι πρόθυμοι να αγοράσουν σε διαφορετικές τιμές, κρατώντας σταθερή άλλους οδηγούς της ζήτησης, όπως οι τιμές των άλλων μέσων ή υπηρεσιών μεταφοράς, το εισόδημά τους και πτυχές όπως η ποιότητα, η ασφάλεια ή η αξιοπιστία.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η διαδραστική λειτουργία της ζήτησης (D) και της προσφοράς (S) στις νησιωτικές μεταφορές. Με δεδομένο το υψηλό κόστος εισόδου και λειτουργίας, η τιμολόγηση της μεταφοράς προς τα νησιά είναι υψηλή και συνεπώς η ζήτηση είναι χαμηλή, καθώς οι καταναλωτές μιας υπηρεσίας μεταφοράς (εμπορευμάτων ή επιβατών) αδυνατούν λόγω του εισοδηματικού τους περιορισμού να τις χρησιμοποιούν εντατικά. Αντίθετα, εάν το κόστος προσφοράς της μεταφοράς μειωθεί, η τιμολόγηση του μεταφορικού έργου είναι χαμηλότερη, και συνεπώς η ζήτηση θα είναι υψηλή, καθώς οι χρήστες θα μπορούν να απολαμβάνουν περισσότερες υπηρεσίες με το ίδιο κόστος αγοράς. Η καμπύλη προσφοράς συμπεριφέρεται αντιστρόφως. Αν το κόστος είναι υψηλό, οι μεταφορείς θα είναι πρόθυμοι να παρέχουν υψηλές ποσότητες των υπηρεσιών, δεδομένου των υψηλών κερδών που είναι πιθανό να προκύψουν υπό αυτές τις συνθήκες. Αν το κόστος είναι χαμηλό, η προσφερόμενη ποσότητα μεταφορικού έργου θα είναι χαμηλή, και οι πάροχοι θα λειτουργούν με ελάχιστο κέρδος ή ακόμη και ζημιά.



Διάγραμμα 1. Ζήτηση και προσφορά στις νησιωτικές μεταφορές

Το σημείο ισορροπίας αντιπροσωπεύει ένα συμβιβασμό ανάμεσα σε αυτό που οι χρήστες είναι πρόθυμοι να πληρώσουν και σε αυτό που οι μεταφορείς είναι πρόθυμοι να προσφέρουν. Στις νησιωτικές μεταφορές, η επίτευξη της ισορροπίας είναι εξαιρετικά δύσκολη, με δεδομένο, όπως προείπαμε το υψηλό κόστος εισόδου και λειτουργίας των επιχειρήσεων που επιχειρούν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα αυτόν, αλλά και το πλήθος των ασύμμετρων παραγόντων που χαρακτηρίζουν τις οικονομίες των νησιωτικών περιφερειών. Ας υποθέσουμε ένα αρχικό κόστος ανά μονάδα μεταφορικού έργου C_1 . Σε αυτό το επίπεδο τιμής, η ζήτηση για μεταφορές

διαμορφώνεται σε T_D ενώ αντίστοιχα το μεταφορικό έργο που προσφέρεται βρίσκεται σε επίπεδο κίνησης T_S . Συνεπώς, στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών υφίσταται μία υπερβάλλουσα ζήτηση για μεταφορές T_D-T_S . Μπροστά στον κίνδυνο έξαρσης της νησιωτικότητας, της απομόνωσης και της στρέβλωσης των τοπικών οικονομιών, το κράτος παρεμβαίνει για εθνικούς και σημαντικούς κοινωνικούς λόγους. Το κράτος θα πρέπει να καλύψει το κόστος της ανά μονάδας μεταφορικής υπηρεσίας C_2 , προκειμένου στην αγορά να καλυφθεί η υπερβάλλουσα ζήτηση. Το μεταφορικό αυτό «κενό» καλύπτεται μέσω επιδοτήσεων, αυξάνοντας το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επιπλέον παροχή μεταφορικού έργου και μετατοπίζοντας την καμπύλη προσφοράς προς τα δεξιά. Το ύψος της κρατικής επιδότησης δεν μπορεί να είναι μικρότερο από $(C_1T_S)-(C_2T_D)$.

Ας υποθέσουμε τώρα ότι η επιδότηση που δίνεται αυξάνει την προσφορά του μεταφορικού έργου πέρα από την αναγκαία ισορροπία. Η ανισορροπία δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά, απώλεια ευημερίας ή με άλλα λόγια δημοσιονομικό κόστος. Οι απροσδόκητες ζημιές από την επιδότηση είναι το χρηματικό μέρος όπου το κόστος της επιδότησης συμπίπτει με αντίστοιχο κέρδος του μεταφορέα. Το μέγεθος της δημοσιονομικής απώλειας εξαρτάται από το μέγεθος της επιδότησης και μπορεί να φτάσει μέχρι $(C_3T_D)-(C_2T_D)$. Αυτό θεωρείται αδυναμία της αγοράς, ή αναποτελεσματικότητα του συστήματος επιδότησης.

1.7 Το μεταφορικό ισοδύναμο

Η τιμολόγηση της επιδότησης στην ακτοπλοϊκή αγορά, προκειμένου αυτή να θεωρηθεί αποτελεσματική, είναι μία εξαιρετικά δύσκολη παραμετρική διαδικασία. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο τιμολόγησης της επιδότησης εντάσσεται και η θεωρία του μεταφορικού ισοδυνάμου. Το μεταφορικό ισοδύναμο συνιστά την αρχή σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες των ακτοπλοϊκών μεταφορών από και προς τα νησιά καλούνται να πληρώσουν κόμιστρα ισόποσα με τα αντίστοιχα τα οποία χρεώνονται για τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς (οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές) για τη μετακίνησή τους σε ανάλογες αποστάσεις. Το μεταφορικό ισοδύναμο στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης προσφερόμενης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται, σε ότι αφορά στη συχνότητα, στο κόστος, στο χρόνο μετακίνησης, στην απόσταση που θα διανύσει, καθώς και στην παρεχόμενη ποιότητα.

Η αρχή του μεταφορικού ισοδυνάμου είναι μια αυθαίρετη θεωρία που απαντά σε κοινωνικές ανάγκες για την επίλυση των αντικειμενικών προβλημάτων που ταλανίζουν τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Βασίζεται στη λογική ότι οι κάτοικοι των νησιών

βρίσκονται de facto σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους κατοίκους των ηπειρωτικών περιοχών καθώς όχι μόνο δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται κατά βούληση αλλά εξαρτώνται από την πυκνότητα και την ποιότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης, αλλά καλούνται να πληρώσουν και αυξημένο κόμιστρο, για αυτές τις, προβληματικές συχνά, υπηρεσίες.

Η θεωρία περί του μεταφορικού ισοδυνάμου αναπτύχθηκε από τον Pedersen (1974) και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο τιμολογιακό σύστημα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Νορβηγίας. Η λογική για την εφαρμογή του ήταν ότι οι πολίτες της χώρας, με την πληρωμή των φόρων προσφέρουν τη δυνατότητα στην Πολιτεία να κατασκευάζει και να συντηρεί τους δρόμους και τις γέφυρες. Οι δρόμοι και οι γέφυρες συνδέουν περιοχές και πόλεις σε όλη την ενδοχώρα, εκτός των νησιωτικών περιοχών. Οι νησιώτες λοιπόν, οι οποίοι όπως όλοι οι πολίτες πληρώνουν φόρους, παρόλα αυτά δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτό το δίκτυο των δρόμων και λεωφόρων που έχουν κατασκευαστεί χωρίς πρώτα να μην πληρώσουν ένα σημαντικό επιπλέον τίμημα (ναύλο) για τη μεταφορά τους με το πλοίο. Τα επιβατηγά και τα οχηματαγωγά πλοία λειτουργούν ως δρόμοι μεταξύ των νησιωτικών περιοχών και της ενδοχώρας. Κατά τον τρόπο αυτό, το κόστος για τον επιβάτη με ιδιωτικό ή εμπορικό όχημα μιας διαδρομής μέσω της ακτοπλοϊκής σύνδεσης θα πρέπει να συνδεθεί με το αντίστοιχο οδικό κόστος για την ίδια απόσταση στο χερσαίο δίκτυο.

Με δεδομένο ότι στην Ε.Ε. τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν τις τιμές των ναύλων στις περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς μέσω υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η θεωρία του μεταφορικού ισοδυνάμου μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέθοδος υπολογισμού της τιμής του εισιτηρίου και της κρατικής επιδότησης. Στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυνάμου θα είχε ως αποτέλεσμα την εξίσωση του κόστους μεταφοράς με πλοίο με το κόστος μίας χερσαίας μεταφοράς οδικώς ή με τρένο. Με αυτό τον τρόπο και λόγω της φύσης της θαλάσσιας μεταφοράς, η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου διαμορφώνεται σε επίπεδο σχετικά χαμηλότερο από αυτό του πραγματικού κόστους της μεταφοράς. Η επιδότηση του κράτους στην ενίσχυση της τιμής του χαμηλού ναύλου επιτρέπεται από τους θεσμούς της Ε.Ε. με την προϋπόθεση ότι παρέχεται σε όλους τους ενωσιακούς πλοιοκτήτες αδιακρίτως και το ύψος της επιδότησης καλύπτει μόνο το μέρος του λειτουργικού κόστους που συνδέεται άμεσα με την επιβαλλόμενη υποχρέωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 Το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο

2.1.1 Νησιωτικός χώρος

Από τα πρώτα βήματα της ευρωπαϊκής ενοποίησης, η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε αντιληφθεί τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών και την ανάγκη να υπάρξουν στοχευμένες πολιτικές στήριξης που θα δώσουν τη δυνατότητα στους κατοίκους τους ισότιμης πρόσβασης στις ωφέλειες της κοινής αγοράς.

Η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat) στοχεύοντας σε ένα στατιστικό ορισμό με κοινωνικοοικονομική σημασία, θεώρησε ότι ένα νησί, πέρα από το γεωγραφικό χαρακτηριστικό του εδάφους που περιβάλλεται από θάλασσα, πρέπει επιπλέον:

- να έχει μόνιμο πληθυσμό,
- να μην έχει σταθερή σύνδεση με τη ξηρά και
- να μην περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους.

Ο ευρωπαϊκός νησιωτικός χώρος έχει ανάγκη από την υιοθέτηση και υλοποίηση μιας στρατηγικής που καλύπτει τις ειδικές ανάγκες του και που επιδιώκει το ζήτημα της εδαφικής συνοχής να είναι βασική ευρωπαϊκή πολιτική. Το άρθρο 158 της ΣυνθΕΚ, το οποίο αποτελεί τη νομική βάση για την πολιτική της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ε.Ε., περιέχει ειδική αναφορά για μέριμνα της Ε.Ε. σε σχέση με τις νησιωτικές περιοχές. Με το άρθρο 158, δηλωνόταν ότι «η Κοινότητα αποσκοπεί, ιδιαίτερα, στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών ή νήσων». Επιπλέον, στη Συνθήκη του Άμστερνταμ, ενσωματώθηκε ως παράρτημα μία «Δήλωση σχετικά με τις νησιωτικές περιοχές», αναγνωρίζοντας ότι η κοινοτική νομοθεσία πρέπει να λαμβάνει υπόψη της τα προβλήματα των νησιωτικών περιοχών και να προβλέπει ειδικά μέτρα υπέρ τους για την καλύτερη ένταξή τους στην εσωτερική αγορά με δίκαιους όρους.

Το 2007, η Συνθήκη της Λισαβόνας τροποποίησε το άρθρο 174 της ΣυνθΕΕ (πρώην 158 της ΣυνθΕΚ): *«Η Ένωση προκειμένου να προαχθεί η αρμονική ανάπτυξη του συνόλου της αναπτύσσεται και εξακολουθεί τη δράση της με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής. Η Ένωση αποσκοπεί ιδιαίτερα, στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στην μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών. Μεταξύ των εν λόγω περιοχών δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις αγροτικές*

περιοχές, τις ζώνες που συντελείται βιομηχανική μετάβαση και τις περιοχές που πλήττονται από σοβαρά και μόνιμα φυσικά ή δημογραφικά προβλήματα, όπως η υπερβόρειες περιοχές που είναι ιδιαίτερα αραιοκατοικημένες και οι νησιωτικές διασποριακές και ορεινές περιοχές». Με τη νέα ευρωπαϊκή Συνθήκη η εδαφική διάσταση αποτελεί νέο στοιχείο της ευρωπαϊκής συνοχής. Οι συνταγματικές διατάξεις και οι διατάξεις της νέας Συνθήκης επιβάλουν την εκπόνηση ειδικών πολιτικών για την συνοχή και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Αυτό το ολοκληρωμένο πλαίσιο των πολιτικών πρέπει να καλύπτει όλες τις περιφερειακές πολιτικές και τις πολιτικές συνοχής δηλαδή: μεταφορές, ενέργεια, διαχείριση υδατικών πόρων, εκπαίδευση, απασχόληση, υγεία-πρόνοια, έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη και καινοτομία, ανταγωνισμό, μεταποίηση και εμπόριο (ΜΜΕ), περιβάλλον, γεωργία και αλιεία και τέλος την ναυτιλία και τον τουρισμό.

Επιπλέον, η νέα Ευρωπαϊκή Συνθήκη κάνει άμεση αναφορά στις νησιωτικές περιοχές σε δύο επιπλέον κύρια σημεία της:

α) Στο άρθρο 107 (το άρθρο αυτό αντικατέστησε το άρθρο 87 της ΣυνθΕΚ) παράγραφο 3, όπου οι κρατικές ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά και

γ) Στο άρθρο 170 (το άρθρο αυτό αντικατέστησε το άρθρο 154 της ΣυνθΕΚ) για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Το άρθρο αυτό επαναλαμβάνει τη διατύπωση του άρθρου 154 της ΣυνθΕΚ κάνοντας ειδική μνεία πλέον μνεία στην παράγραφο 2 στη σύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων με τις νησιωτικές περιοχές. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι «Στο πλαίσιο συστήματος ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Ε.Ε. αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσογειακές και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης». Με το άρθρο αυτό κατοχυρώνεται στο Ευρωπαϊκό Σύνταγμα η συμβολή της Ε.Ε. στη σύνδεση των νησιών με την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω της δημιουργίας και της ανάπτυξης έργων υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Η Ε.Ε. υποχρεούται κατά τη χάραξη της πολιτικής της στους ανωτέρω τομείς, να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη την ανάγκη ενίσχυσης της διασύνδεσης των νησιών με τα ηπειρωτικά εδάφη.

2.1.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Οι μεταφορές διά θαλάσσης είχαν πάντοτε μεγάλη σημασία, ιστορικά, για την Ευρώπη, ιδιαίτερα σε περιόδους που η Ευρωπαϊκή Κοινότητα επιδίωκε να προχωρήσει με γοργά βήματα προς υψηλότερα επίπεδα οικονομικής ολοκλήρωσης και ενοποίησης, με άμεσο στόχο την ομοιόμορφη λειτουργία του προγράμματος ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Παράλληλα, η κοινή ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές διέπεται από τη φιλοσοφία της ελεύθερης και μη προστατευτικής αγοράς, που συμπίπτει με τα συμφέροντα της Κοινότητας. Προς αυτή την κατεύθυνση, θεσπίστηκαν μία σειρά Κανονισμοί (4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86) που είχαν ως στόχο τη διασφάλιση για τους υπηκόους των κρατών μελών της δυνατότητας ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τις εμπορικές μεταξύ τους συναλλαγές, χωρίς να τίθενται εμπόδια από τις τρίτες χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού.

Ο σημαντικότερος από τους Κανονισμούς που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου 1992. Το άρθρο 1 του Κανονισμού εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών και καταργεί το προνόμιο της προστατευτικής ακτοπλοΐας (cabotage regulation)³. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών συνεπάγεται την κατάργηση όλων των περιορισμών που αφορούν τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης άλλο από εκείνο του αποδεκτού της παροχής (άρθρο 48 της Συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΣυνθΕΚ), πρώην άρθρο 59). Η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 άρχισε την 1^η Ιανουαρίου 1993 με ορισμένες εξαιρέσεις, ανάμεσά τους και την αναστολή εφαρμογής στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT (άρθρο 6 παρ.3 του Κανονισμού).

Η αναστολή εφαρμογής της ελευθερίας αυτής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται στη διάταξη του άρθρου 51 παρ.1 της ΣυνθΕΚ, σύμφωνα με την οποία «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τη διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές, λόγω των ιδιομορφιών που αυτές παρουσιάζουν (άρθρο 3 στίχοι 70-71 ΣυνθΕΚ). Ιδιομορφίες όπως η ανάγκη ύπαρξης υποδομών, η κατανομή του κόστους, ο συνδυασμός ειδών μεταφορών στο πλαίσιο μίας εθνικής πολιτικής, έντονα ζητήματα ασφάλειας, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη θέσπιση κανόνων που ρυθμίζουν διάφορες πτυχές των μεταφορών, τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό και την ασφάλεια των μεταφορών⁴. Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 71 της ΣυνθΕΚ, το Συμβούλιο θεσπίζει ομόφωνα «διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν

³ Η «ρύθμιση για τις ενδομεταφορές» ρυθμίζει την μεταφορά των επιβατών και των εμπορευμάτων δια θαλάσσης μεταξύ δύο σημείων εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εφαρμόζει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη να επιτρέπουν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας να λειτουργούν ελεύθερα στην ευρωπαϊκή αγορά.

⁴ Πράσινη Βίβλος, «Προς τη δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών», COM(95)601, σελ.4. Το Συμβούλιο πραγματοποίησε γενική συζήτηση σχετικά με την Πράσινη Βίβλο, η οποία του διαβιβάστηκε στις 22 Δεκεμβρίου 1995, και στην οποία εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις για τον ενδοεπιχειρησιακό καταλογισμό του εξωτερικού κόστους των μεταφορών.

να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς». Με αυτόν τον τρόπο η Ε.Ε. επισημαίνει τον σημαντικό και αποφασιστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές στον αναπτυξιακό σχεδιασμό «ευαίσθητων» γεωγραφικών περιοχών, όπως τα απομακρυσμένα νησιά.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με ανακοίνωση που εξέδωσε στις 22 Δεκεμβρίου 2003, σχετικά με την ερμηνεία του Κανονισμού 3577/92 (COM(2003) 595), όρισε ότι η ελεύθερη παροχή των θαλάσσιων ενδομεταφορών δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποβάλλεται σε καθεστώς προηγούμενης έγκρισης, ιδίως με την επιβολή περιοριστικών όρων (παράγραφος 2.1). Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν την κοινοποίηση στοιχείων από τους πλοιοκτήτες για τις υπηρεσίες που σκοπεύουν να προσφέρουν. Ωστόσο, δεν μπορούν να απαιτήσουν από τις ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους.

Ως περιοριστικοί όροι, μπορούν να θεωρηθούν και τροποποιήσεις από τη διοίκηση στα ωράρια των δρομολογίων για λόγους ασφάλειας των λιμένων και των πλοίων, τροποποιήσεις οι οποίες δύναται να συνιστούν περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, καθόσον, με τον τρόπο αυτό, καθιερώνεται, εμμέσως, σύστημα προηγούμενης άδειας για την παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών, το οποίο απαγορεύεται με βάση τον Κανονισμό (Αποφάσεις Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για Υποθέσεις C-128/10-Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου και C-129/10-Αμάλθεια I κατά Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σκέψη 41). Ωστόσο, ένας τέτοιος περιορισμός μπορεί να δικαιολογείται από επιτακτικές ανάγκες δημοσίου συμφέροντος, εφόσον τίθενται αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία δεν εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις και είναι γνωστά εκ των προτέρων (σκέψεις 45 και 48).

Γενικά, η κοινή πολιτική των μεταφορών στην Ε.Ε. διακρίνεται από την προσπάθεια συμφιλίωσης της αρχής της απελευθέρωσης των μεταφορών με εκείνη της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος. Χαρακτηριστική εκδήλωση αυτής της προσπάθειας ήταν η ρύθμιση του άρθρου 73 της Συνθήκης, σύμφωνα με την οποία «οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την παρούσα Συνθήκη». Ωστόσο, από το υπάρχον κοινοτικό ρυθμιστικό πλαίσιο προκύπτει ότι η οικοδόμηση της κοινής πολιτικής των μεταφορών γίνεται στο πρότυπο της οικονομίας της αγοράς, σε εναρμόνιση με τη θεμελιώδη αρχή του άρθρου 4 της Συνθήκης, σύμφωνα με την οποία για την εκπλήρωση των σκοπών της Κοινότητας, η δράση των κρατών μελών και της Κοινότητας ασκείται με γνώμονα την αρχή της οικονομίας της ανοικτής αγοράς με ελεύθερο και ανόθευτο ανταγωνισμό.

Ειδικά, η κοινή πολιτική των μεταφορών στις θαλάσσιες μεταφορές επιδιώκει την εκπλήρωση τριών στόχων: α) ασφάλεια στη θάλασσα, β) διατήρηση ανοικτών αγορών και γ) βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών πλοίων. Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, η εσωτερική αγορά των θαλάσσιων μεταφορών διαταράσσεται όταν μεσοπρόθεσμα υφίσταται διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση ή όταν σοβαρά απειλείται η επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας⁵.

2.2 Το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο

2.2.1 Νησιωτικός χώρος

Η ιδιαιτερότητα της νησιωτικής ιδιομορφίας αναγνωρίστηκε συνταγματικά από την Ελληνική Πολιτεία το 2001, ενσωματώνοντας σχετική ενωσιακή επιταγή με την προσθήκη στο άρθρο 101 του Συντάγματος της ερμηνευτικής δήλωσης που ρητά αναφέρει *«Ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρα κανονιστικά έχουν υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών»*. Με την αναθεώρηση του Συντάγματος το 2008, η Βουλή των Ελλήνων αποφάσισε η παραπάνω ερμηνευτική δήλωση του άρθρου 101 να ενταχθεί σε αυτό ως αυτούσια παράγραφος 4, και να συμπεριλάβει τις ορεινές περιοχές καθώς και την εφαρμογή αναπτυξιακών πολιτικών.

Η ερμηνευτική δήλωση σαν συνταγματικός θεσμός έχει νομική αξία. Η ένταξη της ερμηνευτικής δήλωσης στο ίδιο το άρθρο, ενισχύει την κανονιστική δύναμη της συγκεκριμένης ρύθμισης η οποία καθιερώνει πλέον και νομικά την υποχρέωση εφαρμογής ειδικών περιφερειακών αναπτυξιακών πολιτικών. Οι νησιωτικές πολιτικές δεν είναι απλή μέριμνα, αλλά υποχρέωση. Η υποχρέωση μπορεί να δημιουργήσει ακόμη και αγωγή αξίωση υπό προϋποθέσεις. Με την προσθήκη της ερμηνευτικής δήλωσης ως κύριο άρθρο επιτυγχάνεται η κεντρική διοίκηση και ο κοινός νομοθέτης να εντάξουν την νησιωτικότητα στον πυρήνα των αποφάσεών τους καθιερώνοντας ειδική μέριμνα για τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξή τους.

⁵ Με τον όρο « πλοιοκτήτης της Κοινότητας» νοείται: α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος και ασκεί ναυτιλιακή δραστηριότητα, β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος και η έδρα βρίσκεται και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος ή γ) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός Ε.Ε. ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από υπηκόους κρατών μελών και είναι εγκατεστημένες εκτός Ε.Ε., υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του.

2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Από το παρελθόν, οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα ήταν και είναι ένας κλάδος που δέχεται έντονο κρατικό παρεμβατισμό. Το 1973 ψηφίστηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/73 - Α' 261/03-10-1973) και το 1976 εκδόθηκε το π.δ. 684/1976 (Α' 249 /17-09-1976) που θεσμοθετούσε τις άδειες σκοπιμότητας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) ορίζει την ελληνική ακτοπλοΐα ως τη μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων (άρθρα 111 και 165), η οποία μέχρι την 31-12-2003 αποτελούσε αποκλειστικό δικαίωμα των υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητων πλοίων.

Μετά την έκδοση του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, έγινε επιτακτική η ανάγκη για αναμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της Ελλάδας και την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς. Ωστόσο, για πολλά χρόνια μετά την έκδοση του Κανονισμού, το κανονιστικό πλαίσιο δεν άλλαξε παρά συνεχίστηκε να εφαρμόζεται ως έχει. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εξέδωσε νέο νόμο, ο οποίος ψηφίστηκε στη Βουλή το 2001, 9 έτη μετά τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92. Με το νέο νόμο, ν. 2932/01 (Α' 145 /27-06-01) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», έγινε η άρση του προνομίου των Ελλήνων πλοιοκτητών στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Δικαιώματα συμμετοχής στο ελληνικά νερά απέκτησαν πλέον και οι πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) πλην της Ελβετίας. Στόχοι του νόμου είναι η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού και η προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Ο ν. 2932/2001 άρχισε να έχει ισχύ από την 01-11-2002, 14 μήνες νωρίτερα από την ημερομηνία που είχε δώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να γίνει η προετοιμασία για τη μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο και διατάξεις του τροποποιήθηκαν πρόσφατα με τον ν. 4150/2013 (Α' 102 /29-04-2013) «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις».

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του νόμου, η Πολιτεία, μέσω των οργάνων της, εξακολουθεί να διατηρεί το θεσμικό της ρόλο στο πλαίσιο της πολιτικής για διασφάλιση κοινωνικής διάστασης των θαλάσσιων συγκοινωνιακών υπηρεσιών, προκειμένου να προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον. Το Υπουργείο Ναυτιλίας διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

- Συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας.
- Οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν, για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη, την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων.
- Ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων, παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

- Συντρέχουν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες.
- Ο ναύλος στην οικονομική θέση είναι υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

Τα σημεία του νόμου όσον αφορά στον σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου συνοψίζονται στα εξής:

❖ Καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους, ανεξαιρέτως, τους λιμένες. Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι την 31η Οκτωβρίου κάθε έτους από τον αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας και κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών που αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες εξυπηρέτησης.

❖ Από την 1η Νοεμβρίου 2002 η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατικά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών ή πορθμείων σε λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ή των νησιών μεταξύ τους είναι ελεύθερη. Έτσι, καταργήθηκαν οι άδειες σκοπιμότητας και εισήχθη για πρώτη φορά η έννοια της δημόσιας υπηρεσίας⁶ στις νησιωτικές μεταφορές. Σε περίπτωση που καμία εταιρεία δεν εκφράσει ενδιαφέρον να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία σε μία γραμμή, το Υπουργείο Ναυτιλίας θα επιβάλλει σε κάποιους ακτοπλόους να συμπεριλάβουν στα δρομολόγιά τους και αυτούς τους λιμένες.

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας ρυθμίζεται από τον ν. 2932/2001 που αποτελεί την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Με βάση αυτό το θεσμικό πλαίσιο, οι πλοιοκτήτες δρομολογούν τα πλοία τους ελεύθερα σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος του κράτους περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος (Σπηλιωτόπουλος, 2005) όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις τις αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης με τη δραστηριοποίηση όλων των πλοίων που είναι σε διαθεσιμότητα και με το μέγιστο αριθμό δρομολογίων. Το νέο κανονιστικό πλαίσιο της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει διαμορφωθεί με γνώμονα την κοινοτική υποχρέωση της ελεύθερης παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και παράλληλα την ανάγκη για παροχή τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς όλο το χρόνο σε όλα τα νησιά. Αν στα ανωτέρω προσθέσουμε το πλήθος των συνδέσεων των νησιών μεταξύ

⁶ Δημόσια υπηρεσία υπό τη λειτουργική και ουσιαστική της έννοια είναι η δραστηριότητα των δημοσίων νομικών προσώπων, που σκοπό έχει την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών προς τους διοικούμενους προκειμένου να ικανοποιήσουν ορισμένες βασικές τους ανάγκες, όπως καθορίζονται από την έννομη τάξη π.χ. εκπαίδευση, συγκοινωνίες, ηλεκτρική ενέργεια, ύδρευση κ.λπ.

τους και με την ηπειρωτική Ελλάδα που πρέπει να καλυφθούν και τη δύσκολη οικονομική συγκυρία της χώρας, προκύπτουν κάποια πρώτα συμπεράσματα που σχετίζονται άμεσα με την ανάγκη ενός ορθολογικού ακτοπλοϊκού σχεδιασμού και κυρίως την ανάγκη επανεξέτασης του δικτύου γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές).

2.2.3 Το γενικό ακτοπλοϊκό δίκτυο

Σύμφωνα με εξουσιοδοτική διάταξη του ν. 2932/2001, ο Υπουργός Ναυτιλίας εκδίδει μέχρι την 31^η Οκτωβρίου κάθε χρόνου, και ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.)⁷, υπουργική απόφαση που περιλαμβάνει τους όρους ενός ενδεικτικού ακτοπλοϊκού δικτύου, του γενικού ακτοπλοϊκού δικτύου. Στον γενικό αυτό ακτοπλοϊκό σχεδιασμό, οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται ενδεικτικά σε κύριες και τοπικές, ως κατωτέρω:

i) Κύρια γραμμή είναι εκείνη που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή λιμένες μεταξύ των νησιών που δεν ανήκουν στον ίδιο νομό και δεν είναι τοπική γραμμή.

ii) Τοπική γραμμή είναι εκείνη που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή αποκλειστικά νησιωτικούς λιμένες που ανήκουν στον ίδιο νομό ή απέχουν μεταξύ τους μέχρι τρία ναυτικά μίλια ή έχουν μικρότερη σημασία στο εσωτερικό δίκτυο θαλασσίων μεταφορών της χώρας, ανεξαρτήτως διοικητικής υπαγωγής τους.

Με βάση τον παραπάνω σχεδιασμό και προκειμένου να διασφαλισθεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας, το ακτοπλοϊκό δίκτυο που προκύπτει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης αξιολογείται και ελέγχεται ως προς την τήρηση κάποιων ελάχιστων συγκοινωνιακών προϋποθέσεων. Σύμφωνα με την τελευταία σχετική υπουργική απόφαση, την Αριθ.Πρωτ.: 2253.131.1/34144/03-11-2015 (Β' 2398/09-11-2015):

α) Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις (03) φορές την εβδομάδα, με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με μία τουλάχιστον κύρια γραμμή,

β) Τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον τρεις (03) ημέρες την εβδομάδα με την πρωτεύουσα του νομού που υπάγονται διοικητικά, απευθείας ή με ανταπόκριση, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές,

⁷ Το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) είναι αυτοτελές διοικητικό όργανο του Υπουργείου Ναυτιλίας, με διετή θητεία, το οποίο συγκροτείται με σχετική απόφαση του Υπουργού και αποτελείται από μέλη φορέων της ακτοπλοΐας, της αυτοδιοίκησης και του τουρισμού προκειμένου να γνωμοδοτεί για θεσμικά και λειτουργικά θέματα που άπτονται της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας.

γ) Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην αυτή περιφέρεια συνδέονται μία (01) ημέρα την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την έδρα της οικείας περιφέρειας και

δ) Το Σ.Α.Σ. μπορεί να διαφοροποιήσει τις ανωτέρω ελάχιστες συγκοινωνιακές συνδέσεις λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εναλλακτική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών, τις γεωγραφικές τους ιδιομορφίες, καθώς και τη διάταξη των λιμένων και τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς.

Η αξιολόγηση των δρομολογίων από πλευράς σχεδιασμού όσο και από πλευράς επάρκειας, συχνότητας και τακτικότητας γίνεται κυρίως με βάση: α) τις θέσεις και απόψεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπως αυτές διατυπώνονται εγγράφως ή με τη συμμετοχή τους στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), β) τους όρους του ενδεικτικού ακτοπλοϊκού δικτύου και γ) το κόστος (δαπάνη από τον κρατικό προϋπολογισμό) για την κάλυψη των αναγκαίων ακτοπλοϊκών συνδέσεων μέσω των μισθώσεων των πλοίων. Ουσιαστικά το δίκτυο αυτό δεν καθορίζει τις γραμμές (αφού αυτές είναι ενδεικτικές για τους πλοιοκτήτες), αλλά λαμβάνεται υπόψη για επιδότηση των «κενών» των ακτοπλοϊκών συνδέσεων έτσι όπως αυτά προκύπτουν μετά την υποβολή των ετήσιων και ελεύθερων δηλώσεων των πλοιοκτητών για την τακτική δρομολόγηση των πλοίων τους.

Σύμφωνα με το ενδεικτικό γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που δημοσιεύτηκε το 2015 και αφορά τη δρομολογιακή περίοδο από 01-11-2016 έως την 31-10-2017, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες καλούνται να εξυπηρετήσουν ένα δίκτυο που αποτελείται από 95 κατοικημένα νησιά και να εξασφαλίσουν τη σύνδεση τους με την ηπειρωτική Ελλάδα ή/και με την έδρα του νομού και της διοικητικής περιφέρειας όπου ανήκουν.

2.3 Θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος

2.3.1 Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92

Οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων έχουν ζωτική σημασία για τους κατοίκους των νησιών της Ευρώπης. Για τον λόγο αυτό εκπονήθηκε ειδική δέσμη κανόνων που προστατεύουν ορισμένες από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις, οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς εάν ίσχυαν αποκλειστικά και μόνο οι νόμοι της αγοράς. Στο προοίμιό του, ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 αναφέρει ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ε.Ε. πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένου υπόψη της φύσης ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες που εμφανίζουν διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό ο Κανονισμός προσφέρει στα κράτη μέλη ένα

πλαίσιο οργάνωσης της παρέμβασής τους στην ακτοπλοϊκή αγορά είτε με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 2 παράγραφος 4 και άρθρο 4 παράγραφος 1 και 2 του Κανονισμού) είτε με την παροχή χρηματοδότησης σε μεταφορείς που επιθυμούν να αναλάβουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μέσω σύναψης σχετικών συμβάσεων (άρθρο 2 παράγραφος 3).

Ως «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας» (Public Service Obligations - PSOs) νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους. Με βάση τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92, κάθε κράτος μέλος έχει τη δικαιοδοσία να επιβάλλει καθεστώς «υπόχρεης δημόσιας υπηρεσίας» σε διαδρομές και να παρέχει χρηματοοικονομική επιδότηση στον μεταφορέα που θα αναλάβει την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (Χλωμούδης, Παπαδημητρίου, Τζαννάτος & Κωσταγιόλας, 2009). Τα κράτη μέλη όταν επιβάλλουν υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τους επιβαλλόμενους ναύλους και την επάνδρωση του πλοίου. Επίσης, όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να μη δημιουργούνται διακρίσεις μεταξύ των πλοιοκτητών. Από το τελευταίο συνάγεται ότι η παροχή τυχόν αντισταθμίματος ή κατά την ορολογία του Κανονισμού «πρόσβαση σε τυχόν αντιστάθμισμα» δεν αποτελεί αναγκαίο επακόλουθο της επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας.

Ως «σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» (Public Service Contract - PSC) νοείται η σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

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

Συνεπώς, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι το νομικό κανονιστικό πλαίσιο που χρησιμοποιείται κανονικά για την κατοχύρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας όταν ακολουθείται οριζόντια αντιμετώπιση όλων των πλοιοκτητών που σκοπεύουν να

εξυπηρετούν μια δεδομένη γραμμή⁸. Οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας συντάσσονται για να υποστηρίξουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και λειτουργούν συμπληρωματικά. Η εννοιολογική τους διαφορά είναι ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας εφαρμόζονται σε μία υπηρεσία και αφορούν το σύνολο των εταιρειών που ενδιαφέρονται να παρέχουν την υπηρεσία αυτή ενώ η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι η σύμβαση που συντάσσεται ανάμεσα στην Πολιτεία και έναν μεταφορέα για μία συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή (Kay, 2006).

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιων υπηρεσιών μόνο αν έχουν διαπιστώσει, για κάθε συγκεκριμένη γραμμή, ότι τα δρομολόγια τακτικών μεταφορών είναι ανεπαρκή όταν η εκτέλεσή τους επαφίεται μόνο στις δυνάμεις της αγοράς. Βασική συνέπεια αυτού αποτελεί η ανάγκη παροχής επιδότησης, με σκοπό τη διασφάλιση της συνέχειας των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών ιδίως προς τις απομακρυσμένες και απομονωμένες νησιωτικές περιοχές. Γι' αυτό το λόγο και οι γραμμές αυτές χαρακτηρίζονται από την περισσότερη διεθνή βιβλιογραφία ως «γραμμές ζωής» (lifelines).

Όταν η αρμόδια αρχή κράτους μέλους συνάπτει μία σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει να τηρεί τους κανόνες που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις. Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 του Κανονισμού συνιστούν «παραχωρήσεις» κατά την έννοια της νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις (Οδηγία 2004/18/EK)⁹. Ο πλοιοκτήτης της Κοινότητας, στην περίπτωση αυτή επωμίζεται καταρχήν τον επιχειρηματικό κίνδυνο (στην αντίθετη περίπτωση η σύμβαση θεωρείται δημόσια σύμβαση κατά την έννοια των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις), ο οποίος περιλαμβάνει τον κίνδυνο που συνδέεται με τη ζήτηση των μεταφορών του, διότι στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές δεν εγγυώνται συνήθως την ανάκτηση του ποσού της επένδυσης ή του κόστους το οποίο επωμίστηκε ο πλοιοκτήτης για την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Πάντως, η χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης για την αντιστάθμιση του κόστους παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι συμβατή με τους κανόνες της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις. Πιο συγκεκριμένα, για να μην συνιστά η εν λόγω αντιστάθμιση κρατική ενίσχυση, πρέπει να πληροί τους τέσσερις όρους που καθορίστηκαν με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-280/00, γνωστή ως υπόθεση Altmark. Σύμφωνα με την

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, COM (2014) 32/22-04-2014.

⁹ Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 4 του π.δ. 60/2007 (Α' 64), οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών, είναι συμβάσεις που παρουσιάζουν τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτά των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, με τη διαφορά ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται, είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής. Ουσιαστικά, μία δημόσια αρχή αναθέτει σε ένα τρίτο τη μερική ή πλήρη διαχείριση μίας οικονομικής δραστηριότητας, η οποία κανονικά εμπίπτει στην ευθύνη του, και για την οποία ο τρίτος αναλαμβάνει τους κινδύνους εκμετάλλευσης.

απόφαση αυτή οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται σωρευτικά τα παρακάτω τέσσερα κριτήρια:

i. Η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η υποχρέωση αυτή να είναι σαφώς καθορισμένη,

ii. Οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια,

iii. Η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένου υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους.

iv. Η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, παρέχοντας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών για μια μεσαία επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα.

Ο απλούστερος τρόπος για να ανταποκρίνονται οι δημόσιες αρχές στο τέταρτο κριτήριο Altmark είναι να εφαρμόζουν ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία υποβολής προσφορών¹⁰. Εφόσον εκπληρώνονται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που προβλέπονται στην απόφαση Altmark, η διαδικασία αυτή θα αποκλείει γενικά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.

Το 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές (2004/C 13/03). Για την τόνωση του κλάδου των θαλασσιών μεταφορών επιτρέπονται συγκεκριμένα μέτρα όπως φορολογικά μέτρα, μείωση εργασιακού κόστους, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεις, επενδυτικές ενισχύσεις και επιδοτήσεις σε θέματα ναυτικής κατάρτισης και εκπαίδευσης.

Όσον αφορά τη διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επισημαίνεται ότι ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 δεν προβλέπει μέγιστη διάρκεια. Ωστόσο, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 του και το άρθρο 4 του Κανονισμού, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια για να επιτρέπουν την τακτική και ανοικτή διερεύνηση της αγοράς. Ειδικότερα, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8/11-01-2012), σελ. 8, παράγραφος 63-64.

περιορισμένης διάρκειας και η εξαετία θεωρείται εύλογο χρονικό διάστημα, καθώς συμβάσεις μεγαλύτερης διάρκειας εμπεριέχουν το κίνδυνο δημιουργίας μονοπωλίου¹¹.

Οι δημόσιες συμβάσεις που συνάπτονται δεν απαιτείται να γνωστοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκτός εάν προβλέπεται οικονομικό αντιστάθμισμα. Η υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 9 του Κανονισμού υφίσταται μόνο όταν πρόκειται για πράξεις που επηρεάζουν το γενικότερο νομικό πλαίσιο των θαλάσσιων ενδομεταφορών (Ανακοίνωση COM(2003) 595, παράγραφος 5.4). Στην Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εφαρμογή του άρθρου 106, παράγραφος 2 στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αμοιβής για δημόσια υπηρεσία σε ορισμένες επιχειρήσεις στις οποίες ανατίθεται η παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.), με την οποία καταργήθηκε η μέχρι πρότινος ισχύουσα Απόφαση 2005/842/ΕΚ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θεωρούνται συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσονται από την υποχρέωση γνωστοποίησης του άρθρου 108, παράγραφος 3 της Συνθήκης της Λειτουργίας της Ε.Ε., ορισμένες κρατικές ενισχύσεις της κατηγορίας αυτής (άρθρο 1). Όσον αφορά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Απόφαση Υ.Γ.Ο.Σ. εφαρμόζεται μόνο στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αποζημίωσης για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε επιχειρήσεις για υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, κατά το άρθρο 106, παράγραφος 2 της Συνθήκης της Λειτουργίας της Ε.Ε., οι οποίες είναι σύμφωνες με τον Κανονισμό 3577/92. Στον τομέα της ακτοπλοΐας, οι επιδοτήσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν απαιτούν γνωστοποίηση, εφόσον χορηγούνται σε επιχειρήσεις για υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και εμπίπτουν σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες:

- η αντιστάθμιση χορηγείται για ακτοπλοϊκές συνδέσεις με νησιά, των οποίων η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τα δύο τελευταία οικονομικά έτη (πριν την ανάθεση), δεν υπερβαίνει τους 300.000 επιβάτες,
- οι αποζημιώσεις χορηγούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε λιμάνια, των οποίων η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τα δύο τελευταία οικονομικά έτη, δεν υπερβαίνει τους 300.000 επιβάτες.

2.3.2 Οδηγία 2004/18/ΕΚ

Η Οδηγία 2004/18/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 60/2007 (Α' 64), ρυθμίζει τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών που συνάπτονται από τα κράτη μέλη.

¹¹ Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004/C 13/03, παράγραφος 9.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, στην υπό στοιχείο 20 αναφορά του προοιμίου της Οδηγίας, ρητώς αναφέρεται ότι οι συμβάσεις που συνάπτουν οι αναθέτουσες αρχές στο πλαίσιο δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης θαλάσσιων, παράκτιων ή ποτάμιων μεταφορών, πρέπει να υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας. Περαιτέρω, στην υπό στοιχείο 33 σε συνδυασμό με την υπό στοιχείο 46 αναφορά του προοιμίου της Οδηγίας, επίσης αναφέρεται ρητώς ότι, αφενός οι όροι εκτέλεσης μιας σύμβασης συνάδουν με την Οδηγία, εφόσον δεν εισάγουν άμεσα ή έμμεσα διακρίσεις και αναγγέλλονται στην προκήρυξη του διαγωνισμού ή στη συγγραφή των υποχρεώσεων, αφετέρου η ανάθεση της σύμβασης θα πρέπει να πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που εξασφαλίζουν την τήρηση της αρχής της διαφάνειας, της αρχής της αποφυγής των διακρίσεων και της αρχής της ίσης μεταχείρισης και εγγυώνται την αξιολόγηση των προσφορών υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού. Συνεπώς, ενδείκνυται να γίνεται δεκτή η εφαρμογή δύο μόνο κριτηρίων ανάθεσης, αυτά της χαμηλότερης τιμής και πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς. Επίσης, στην υπό στοιχείο 36 σε συνδυασμό με την υπό στοιχείο 39 αναφορά του προοιμίου της Οδηγίας, αναφέρεται ρητώς ότι, αφενός η ανάπτυξη πραγματικού ανταγωνισμού στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων απαιτεί τη δημοσιότητα σε κοινοτικό επίπεδο των σχετικών προκηρύξεων που συντάσσουν οι αναθέτουσες αρχές των κρατών μελών, οι πληροφορίες δε που περιέχονται στις προκηρύξεις αυτές πρέπει να επιτρέπουν στους οικονομικούς φορείς της Κοινότητας να κρίνουν αν οι προτεινόμενες συμβάσεις τους ενδιαφέρουν, αφετέρου ο έλεγχος της καταλληλότητας του προσφέροντος στις ανοικτές διαδικασίες, και των υποψηφίων στις κλειστές, στις με διαπραγμάτευση διαδικασίες καθώς και στον ανταγωνιστικό διάλογο, και τελικώς η επιλογή τους θα πρέπει να γίνονται υπό συνθήκες διαφάνειας.

Συνοψίζοντας, υλοποιώντας την εφαρμογή της Οδηγίας 2004/18/EK στον μηχανισμό σύναψης δημοσίων συμβάσεων η ανάθεση της σύμβασης θα πρέπει να πραγματοποιείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που εξασφαλίζουν την τήρηση της αρχής της διαφάνειας, της αρχής της αποφυγής των διακρίσεων και της αρχής της ίσης μεταχείρισης και εγγυώνται την αξιολόγηση των προσφορών υπό συνθήκες πραγματικού ανταγωνισμού¹².

2.3.3 Νόμος 2932/2001

Οι κύριοι άξονες για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές έχουν καθορισθεί με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Η ελληνική νομοθεσία εναρμονίστηκε

¹² Η ανάπτυξη πραγματικού ανταγωνισμού στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων απαιτεί τη δημοσιότητα σε κοινοτικό επίπεδο των σχετικών προκηρύξεων που συντάσσουν οι αναθέτουσες αρχές των κρατών μελών.

πλήρως με το ενωσιακό δίκαιο με τις διατάξεις του ν. 2932/2001, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, κατόπιν μακρόχρονης και ενδελεχούς διαβούλευσης με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Σε αντιστοιχία με τον Κανονισμό, ο ν. 2932/2001 επίσης διακρίνει σαφώς την έννοια της επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, στην παράγραφο 6 του άρθρου δεύτερου του νόμου, προβλέπεται ότι «με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (το οποίο αποτελεί συλλογικό όργανο ευρύτατης εκπροσώπησης του συνόλου των εμπλεκόμενων φορέων), μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου τους σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας¹³. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων».

Αντίθετα, δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου 5 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 220 του ν. 4072/2012 (Α' 86), το Υπουργείο Ναυτιλίας προκηρύσσει κάθε χρόνο διεθνή, ανοικτό, μειοδοτικό διαγωνισμό, προκειμένου να καλυφθούν, με την εκτέλεση δρομολογίων έναντι αμοιβής, οι συγκοινωνιακές ανάγκες των νησιών της χώρας μας, οι οποίες δεν καλύπτονται από την ελεύθερη επιχειρηματική πρωτοβουλία.

Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, μέχρι την 31^η Ιανουαρίου έκαστου έτους, υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων τους σε δρομολογιακές γραμμές προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες του ενδεικτικού γενικού ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας για τη δρομολογιακή περίοδο από 1^η Νοεμβρίου κάθε έτους μέχρι την 31^η Οκτωβρίου του επόμενου έτους. Εφόσον δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης σε γραμμές του ενδεικτικού δικτύου χώρας ή από αυτές που υποβλήθηκαν δεν καλύπτονται πλήρως οι πάγιες ανάγκες του μεταφορικού έργου, το Υπουργείο Ναυτιλίας προβαίνει στις προβλεπόμενες διαδικασίες του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001, και συγκεκριμένα στη δημοσίευση προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας από ενός έτους έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών, άνευ μισθώματος.

Στην περίπτωση που και με την προαναφερόμενη διαδικασία δεν καλύπτονται πλήρως οι συγκοινωνιακές ανάγκες και με απώτερο σκοπό αφενός την οικονομική και κοινωνική συνοχή της

¹³ Η γνώμη του Σ.Α.Σ. δεν απαιτείται όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή υφίστανται λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

χώρας και την εξυπηρέτηση του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου και αφετέρου την αναγκαιότητα παροχής ενός δημόσιου αγαθού και αποφυγής αποκλεισμού των νησιών από την ηπειρωτική χώρα, το Υπουργείο Ναυτιλίας, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Ακτοπολικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), εκδίδει προκήρυξη για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού, έναντι αμοιβής. Οι διαγωνισμοί, οι οποίοι διενεργούνται βάσει της κείμενης εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας (Οδηγία 2004/18/EK του π.δ. 60/2007 (Α' 64), ν. 3414/2005 (Α' 279)) είναι:

- α) Διεθνείς, δηλαδή δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- β) Ανοικτοί, δηλαδή απευθύνονται στο σύνολο των πλοιοκτητών κρατών μελών της Ε.Ε. ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, εκτός από την Ελβετία,
- γ) Μειοδοτικοί, δηλαδή κατακυρώνονται στον μειοδότη του διαγωνισμού με τη χαμηλότερη τιμή¹⁴.

2.3.4 Τα «μικρά» νησιά

Οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις ανάθεσης δημοσίων υπηρεσιών στον τομέα των νησιωτικών μεταφορών μπορούν να γίνουν υπερβολικά περίπλοκες όταν το αντικείμενό τους είναι η οργάνωση μεταφορών για μικρά νησιά, οι οποίες συνήθως προσελκύουν μόνο τοπικούς μεταφορείς.

Προκειμένου να ξεπεραστεί αυτή η αντικειμενική δυσκολία με την ανάγκη τήρησης των αρχών της διαφάνειας και της αποφυγής διακρίσεων, η οποία μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ανοικτές, ισότιμες και αμερόληπτες διαδικασίες υποβολής προσφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι, με την επιφύλαξη της κατά περίπτωση εφαρμογής των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις και για τις κρατικές ενισχύσεις της Ένωσης, η επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα για την εξυπηρέτηση ενός μικρού νησιού θα μπορούσε να γίνεται μετά από απλή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και χωρίς διαδικασία επίσημου διαγωνισμού, υπό τον όρο ότι η σχετική πρόσκληση ανακοινώνεται σε ενωσιακό επίπεδο.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 δεν περιλαμβάνει ορισμό για τα μικρά νησιά. Παρά ταύτα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με νεότερη ανακοίνωσή της¹⁵ καθόρισε ως «μικρά» νησιά τα νησιά στα οποία ο συνολικός ετήσιος αριθμός μεταφερομένων διά θαλάσσης επιβατών από και προς το νησί

¹⁴ Σύμφωνα με οδηγίες της Αριθ. TREN/G1(02)D/17565/04-11-2002 επιστολής της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι διαγωνιστικές διαδικασίες για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατακυρώνονται υπέρ του μειοδότη που υπέβαλε την χαμηλότερη προσφορά, ώστε να αποφεύγεται η σύγχυσή τους με το χαρακτηρισμό τους ως κρατικές ενισχύσεις.

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, COM(2006) 196/11-05-2006, ζήτημα 1.

δεν υπερβαίνει τους 300.000. Το όριο των 300.000 επιβατών αφορά τις απλές διαδρομές, δηλαδή το μετ' επιστροφής ταξίδι ενός επιβάτη στο νησί υπολογίζεται δύο φορές.

2.4 Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς σε μη κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές καθορίζεται από υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (PSOs). Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στην ακτοπλοΐα αποσκοπούν στην εγγύηση της συνέχειας της μεταφορικής εξυπηρέτησης των λεγόμενων «γραμμών ζωής». Ωστόσο, η εφαρμογή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις.

Στην πλειονότητα των κρατών μελών της Ε.Ε., η ευθύνη για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων και την παρακολούθηση της συμμόρφωσης του αναδόχου με τις απαιτήσεις της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ανήκει σε μια κεντρική κυβερνητική αρχή. Παρά ταύτα, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αρχή αυτή έχει παραχωρηθεί σε περιφερειακές ή τοπικές αρχές.

Σε γενικές γραμμές, υπάρχουν δύο διαφορετικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις όσον αφορά στον καθορισμό διαδρομών υπόχρεων σε δημόσια υπηρεσία. Στην πρώτη προσέγγιση, την «εκ των προτέρων» (ex ante), η αναθέτουσα διοικητική αρχή επιλέγει δρομολόγια και υπηρεσίες που θεωρεί, με βάση την εμπειρία και τη γνώση της ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν πρόκειται να δείξει ενδιαφέρον για την εξυπηρέτησή τους, και επιβάλλει απ' εξ αρχής υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Στην «εκ των υστέρων» (ex post) προσέγγιση, η αρμόδια διοικητική αρχή προβαίνει στην επιβολή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας όταν διαπιστωθεί ότι για συγκεκριμένες γραμμές δεν υφίσταται επιχειρηματικό ενδιαφέρον και ως εκ τούτου προβαίνει στην επιβολή δημόσιας υπηρεσίας.

Στη χώρα μας, η ελληνική Πολιτεία ακολουθεί ένα μεικτό σύστημα παρεμβάσεων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και συγκεκριμένα με την παράγραφο 6 του άρθρου δεύτερου του ν. 2932/2001, μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένες γραμμές, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., η οποία, ωστόσο, δεν απαιτείται όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Οι υποχρεώσεις αυτές επιβάλλονται για λόγους δημοσίου συμφέροντος¹⁶ και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους σχετικά με τους λιμένες, την τακτική

¹⁶ Η εισηγητική έκθεση του ν. 2932/2001, βασισμένη στο προοίμιο και στα άρθρα 2 και 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, όρισε ως δημόσιο συμφέρον στις θαλάσσιες ενδομεταφορές την εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη συγκοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, την κάλυψη ζωτικών αναγκών τους, την οικονομική τους ανάπτυξη και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων.

Η παραπάνω διάταξη εφαρμόζεται στο ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο στη γραμμή Καβάλα-Πρίνος Θάσου. Η ελληνική Πολιτεία λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες διασφάλισης επαρκούς και διαρκούς συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της νήσου Θάσου, επιβάλλει στους πλοιοκτήτες που υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης στη γραμμή Κεραμωτή-Θάσος (Λιμένας), υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας με την παράλληλη εκτέλεση καθημερινών δρομολογίων και στη γραμμή Καβάλα-Πρίνος Θάσου.

Επιπλέον στο πλαίσιο επίσης της παραπάνω διάταξης, έχει εκδοθεί η υπ' αριθ. 3324.1/01/13/15-07-2013 υπουργική απόφαση (Β' 1728) για τον καθορισμό υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στα επιβατηγά και επιβατηγά-οχηματαγωγά συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, όπως έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθ. 3324.1/01/14/2904-2014 υπουργική απόφαση (Β' 1129). Με τη συγκεκριμένη υπουργική απόφαση, και για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος, καθορίζονται ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατηγορίες προσώπων και οχημάτων που δικαιούνται έκπτωση επί του εκάστοτε ισχύοντος ναύλου κατά τη διακίνησή τους με όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία, ανεξάρτητα από τον τρόπο δρομολόγησής τους. Για παράδειγμα, οι άποροι (μέχρι 10 άτομα ανώτατο όριο κατά πλοίο και κάθε δρομολογιακή γραμμή) δικαιούνται 100% έκπτωση στην οικονομική θέση, ενώ τα άτομα με ποσοστό αναπηρίας άνω του 80% και οι πολύτεκνοι 50% έκπτωση επί της αξίας του ναύλου.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η ελληνική Πολιτεία εφαρμόζει μία ex ante προσέγγιση επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που σχετίζεται με το σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου (υπουργική απόφαση περί καθορισμού του γενικού ενδεικτικού ακτοπλοϊκού δικτύου) και την παροχή εκπτώσεων σε ειδικές κατηγορίες επιβατών, αλλά παράλληλα και μία ex post προσέγγιση όσον αφορά στο χρόνο και τη διαδικασία της εκάστοτε επιβολής.

2.5 Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

2.5.1 Η προκήρυξη

Όπως προαναφέρθηκε, και σύμφωνα με το ν. 2932/2001 (Α' 145), όταν ολοκληρωθεί η διαδικασία της τακτικής δρομολόγησης και της πρόσκλησης αποκλειστικής εξυπηρέτησης δρομολογιακής γραμμής χωρίς να έχουν υποβληθεί προτάσεις που να ικανοποιούν την εξυπηρέτηση του ακτοπλοϊκού δικτύου, ο Υπουργός Ναυτιλίας κατόπιν γνωμοδότησης του Σ.Α.Σ., προκηρύσσει δημόσιο, διεθνή, ανοικτό, μειοδοτικό διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης ή

συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών¹⁷ (ex ante προσέγγιση επιβολής δημόσιας υπηρεσίας).

Η εν λόγω προκήρυξη δημοσιεύεται, όπως προβλέπεται στην Οδηγία 2004/18/EK, στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού ορίζεται κατ' ελάχιστο σε πενήντα δύο (52) ημέρες από την ημερομηνία αποστολής της προκήρυξης (παράγραφος 2 του άρθρου 38 της Οδηγίας). Πέρα από την προαναφερόμενη ενημέρωση από το Υπουργείο Ναυτιλίας, αποστέλλεται ειδική επιστολή προς την Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στην Ε.Ε. για την έγγραφη ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Παρόμοια διαδικασία ευρείας δημοσίευσης της προκήρυξης ακολουθείται και σε εθνικό επίπεδο, όπου η προκήρυξη δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, στον ημερήσιο τύπο, πανελλαδικό και τοπικό, στο διαδικτυακό ιστότοπο του Υπουργείου Ναυτιλίας καθώς και στον κυβερνητικό διαδικτυακό ιστότοπο «Διαύγεια».

Οι όροι και οι προϋποθέσεις τόσο της συμμετοχής και της υποβολής προσφοράς στον διαγωνισμό των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών της Ε.Ε. όσο και της εκτέλεσης της συναφθείσας σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, καθορίζονται σαφώς στο προοίμιο και τα παραρτήματα της κάθε προκήρυξης και είναι εκ των προτέρων γνωστοί σε όλους τους συμμετέχοντες.

Ειδικότερα και κατά τον συνήθη τύπο:

i. στο Παράρτημα I της προκήρυξης, καθορίζονται τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών της Ε.Ε. στο διαγωνισμό, η αρμόδια πενταμελής επιτροπή (συλλογικό όργανο) που θα αξιολογήσει τις κατατιθέμενες προσφορές, η αρμόδια επίσης πενταμελής επιτροπή που θα εξετάσει τα ένδικα μέσα σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης θεωρήσει ότι αδικήθηκε κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών, όπου σαφώς ορίζεται ότι η κατακύρωση γίνεται στον πλοιοκτήτη της Κοινότητας με τη χαμηλότερη τιμή, ενώ καθορίζεται και η διαδικασία κήρυξης μειοδότη στην περίπτωση που δύο ή περισσότερες προσφορές έχουν την ίδια τιμή, το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών των πλοιοκτητών της Κοινότητας, των οποίων οι προσφορές πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις της προκήρυξης, η κατακύρωση των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού στον μειοδότη, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αναδόχου, ο τρόπος και οι προϋποθέσεις καταβολής της αμοιβής για την παρεχόμενη υπηρεσία και τέλος οι όροι και οι προϋποθέσεις έκπτωσης του αναδόχου από τα δικαιώματα της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

ii. στο Παράρτημα II της προκήρυξης καθορίζονται τα πρόσθετα δικαιολογητικά που απαιτούνται στην περίπτωση κατά την οποία η προϋπολογισθείσα δαπάνη ξεπερνά το ένα

¹⁷ Λόγω της παρούσας οικονομικής συγκυρίας στην οποία βρίσκεται η χώρα, το Υπουργείο Οικονομικών δεν καταχωρεί πλέον πιστώσεις προϋπολογισμού επόμενων ετών και συνεπώς οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται είναι μονοετείς.

εκατομμύριο ευρώ, ενώ στο Παράρτημα ΙΙΙ καθορίζονται η αίτηση, οι εγγυήσεις και οι δηλώσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών της Ε.Ε. και

iii. στο Παράρτημα ΙV της προκήρυξης καθορίζονται οι δρομολογιακές γραμμές στις οποίες οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες της Κοινότητας, εφόσον το επιθυμούν, καταθέτουν προσφορές για μία ή περισσότερες δρομολογιακές γραμμές, όπου οι τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων καθώς και η αναλογούσα κατά περίπτωση αμοιβή, είναι εκ των προτέρων γνωστές στο σύνολο των διαγωνιζόμενων (οριζόντια αντιμετώπιση όλων των πλοιοκτητών), ενώ τέλος στο Παράρτημα V της προκήρυξης, καθορίζεται εκ των προτέρων το πρότυπο κείμενο της σύμβασης, το οποίο ο μειοδότης του διαγωνισμού έκαστης δρομολογιακής γραμμής θα κληθεί να συνάψει με το Υπουργείο Ναυτιλίας.

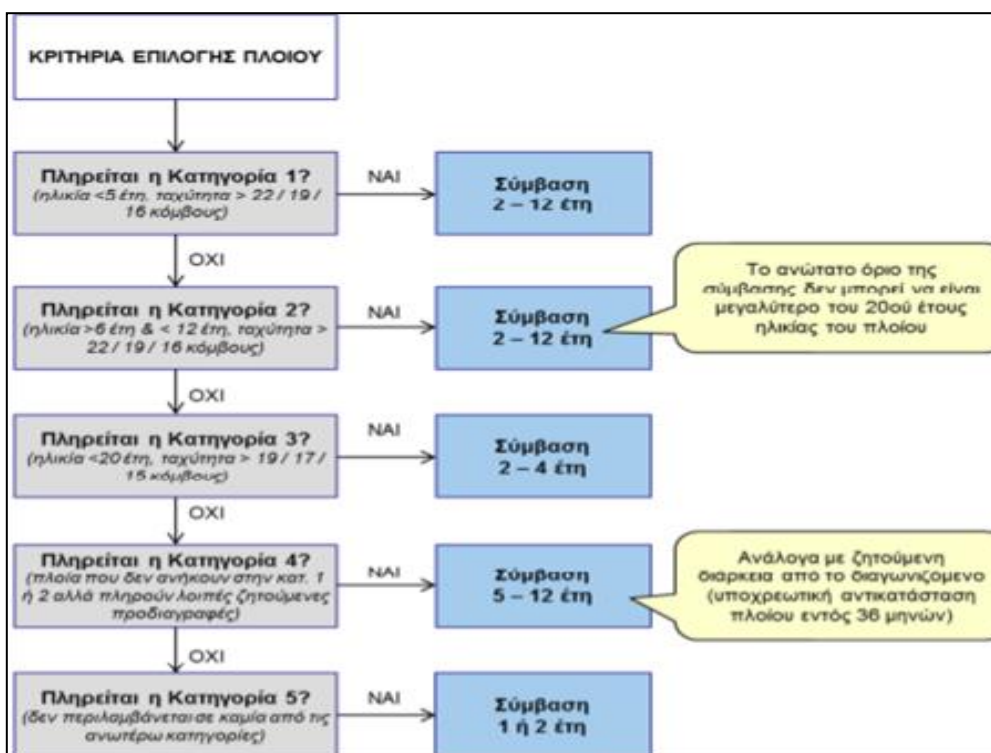
Ειδικότερα για το Παράρτημα ΙV της προκήρυξης επισημαίνονται επιπροσθέτως ότι στην πρώτη στήλη του παραρτήματος, καθορίζονται σαφώς και εκ των προτέρων οι προς εξυπηρέτηση δρομολογιακές γραμμές, όπως αυτές έχουν προκύψει από τη διαδικασία του ν. 2932/2001, καθώς και η συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων (εβδομαδιαία δρομολόγια), βάσει των οποίων οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας αποφασίζουν ή όχι, στη βάση της επιχειρηματικής τους βούλησης, τη συμμετοχή τους στο διενεργούμενο κάθε δρομολογιακής γραμμής διαγωνισμό. Στη δεύτερη στήλη καθορίζεται σαφώς και εκ των προτέρων η ανώτερη καθοριζόμενη από το Υπουργείο Ναυτιλίας αμοιβή για την εκτέλεση των δρομολογίων ανά εβδομάδα, υπολογιζόμενη βάσει της απόστασης σε διανυόμενα ναυτικά μίλια. Στην τρίτη και τελευταία στήλη καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων που δύναται να εξυπηρετήσουν κάθε δρομολογιακή γραμμή.

Επισημαίνεται ότι η διαδικασία αξιολόγησης των κατατιθέμενων προσφορών πραγματοποιείται από αρμόδια πενταμελή επιτροπή, τα αποτελέσματα της οποίας υπόκεινται σε ένδικα μέσα που εξετάζονται από έτερη πενταμελή επιτροπή προσφυγών. Εάν στη συνέχεια ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης της Κοινότητας θεωρεί ότι έχει αδικηθεί κατά την όλη διαδικασία, μπορεί να προσφύγει είτε με αίτηση αναστολής και ακύρωσης στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ν. 3886/2010 «Δικαστική προστασία κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων - εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 89/665/ΕΟΚ» (Α' 173)) είτε με αίτηση ανάκλησης ενώπιον του Ελεγκτικού Συνεδρίου στο οποίο υποβάλλεται το σύνολο των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τον προβλεπόμενο από την εθνική νομοθεσία έλεγχο νομιμότητας σύναψής τους.

Επί των παραπάνω θα πρέπει να επισημανθούν και να προστεθούν και οι εξής παρατηρήσεις:

- Παρότι ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 δεν προβλέπει τη μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αυτές θα πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια, προκειμένου οι πλοιοκτήτες της Ένωσης να

έχουν τακτικά τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά. Με το αιτιολογικό αυτό η Επιτροπή θεωρεί, χωρίς να είναι δεσμευτικό για τα κράτη-μέλη, ότι η διάρκεια μιας σύμβασης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα έξι (06) έτη¹⁸. Στο πλαίσιο βελτίωσης των όρων των διαγωνισμών που αφορούσαν την κάλυψη των ακτοπλοϊκών γραμμών με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, το Υπουργείο Ναυτιλίας είχε καθιερώσει μέχρι πρόσφατα¹⁹ (πλέον όλες οι νέες συναφθείσες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι μονοετής) συμβάσεις μέχρι και δώδεκα (12) έτη, συνδέοντας τη διάρκεια των συμβάσεων με την ποιότητα των πλοίων. Ανάλογα με τη κατηγορία που άνηκε κάθε πλοίο (βάση παλαιότητας, ταχύτητας, ημερομηνίας καθέλκυσης), συναπτόταν σύμβαση συγκεκριμένου εύρους χρονικής διάρκειας. Στο παρακάτω γράφημα 2 παρατίθεται σχηματικά η διαδικασία επιλογής αναδόχου με βάση τα κριτήρια επιλογής πλοίου.



Γράφημα 2. Συσχέτιση της διάρκειας σύμβασης με την κατηγορία πλοίου.

- Η εκτίμηση της αμοιβής στο σύνολο των υπό προκήρυξη δρομολογιακών γραμμών του Παραρτήματος IV πραγματοποιείται από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (άρθρο ένατο του ν. 2932/2001), και αφορά την ανώτατη προσφερόμενη αμοιβή έκαστης γραμμής. Ως εκ τούτου στο σύνολο των ενδιαφερόμενων πλοιοκτητών της Κοινότητας, είναι εκ των προτέρων γνωστή η αμοιβή για την εκτέλεση των προκαθορισμένων εβδομαδιαίων δρομολογίων σε κάθε

¹⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, COM(2014) 232/22-04-2014, παράγραφος 5.5.2.

¹⁹ Λόγω της παρούσας οικονομικής συγκυρίας στην οποία βρίσκεται η χώρα, το Υπουργείο Οικονομικών δεν καταχωρεί πιστώσεις επόμενων ετών και συνεπώς οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται είναι μονοετείς.

υπό προκήρυξη δρομολογιακή γραμμή, οπότε ο επιτυχών πλοιοκτήτης είναι ο μειοδότης, δηλαδή αυτός που θα προσφέρει τη χαμηλότερη τιμή, που σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι ανώτερη από την καθοριζόμενη.

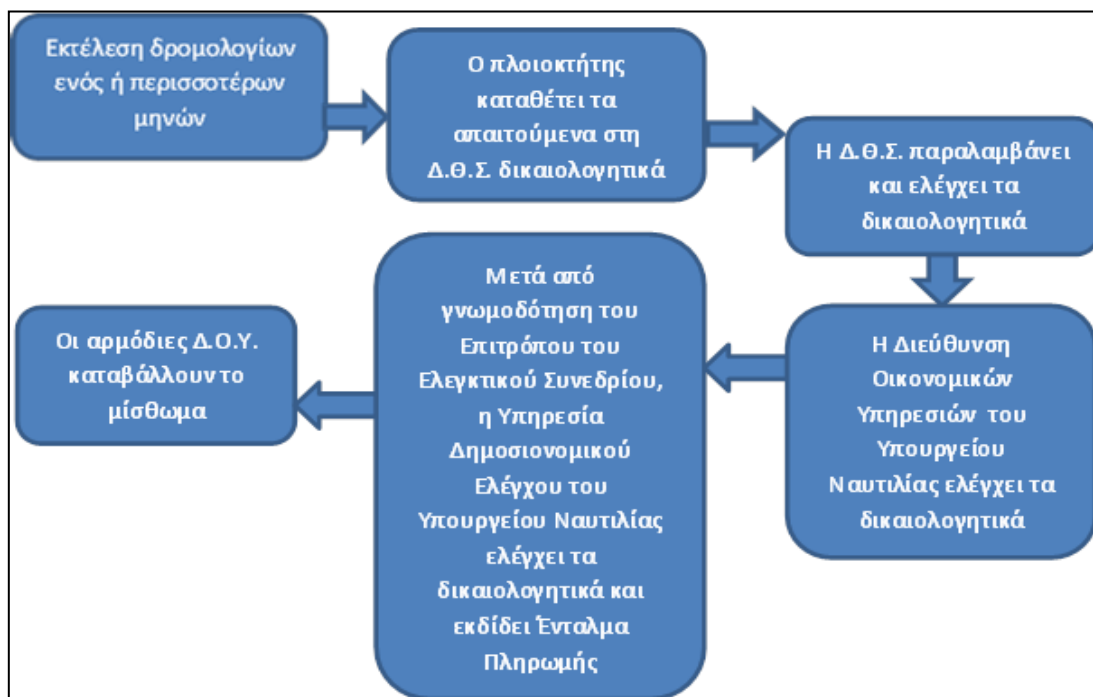
- Το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών καθορίζει, επίσης, κατά περίπτωση και τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να έχει το προσφερόμενο πλοίο, δηλαδή το μήκος του, την χωρητικότητά του σε επιβάτες, τις απαιτούμενες κλίνες καθώς και τη χωρητικότητά του σε οχήματα και φορτηγά. Οι προδιαγραφές αυτές είναι οι ελάχιστα απαιτούμενες για την εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής προκειμένου να υπάρξει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή πλοιοκτητών, οι οποίες είναι εκ των προτέρων γνωστές και περιγράφονται στην προκήρυξη.

- Επίσης, η εκτίμηση της αμοιβής κάθε υπό προκήρυξη δρομολογιακής γραμμής πραγματοποιείται από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, με βάση υπολογισμού τη διανυόμενη απόσταση των υπό σύνδεση λιμένων σε ναυτικά μίλια, του μήκους του πλοίου, της ηλικίας του και της μεταφορικής του ικανότητας σε επιβάτες και οχήματα, στοιχεία που εξατομικεύουν το καταβλητέο αντίτιμο που θα αναλάβει να καταβάλει η Πολιτεία για την παροχή δημόσιας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας.

- Σύμφωνα με τις ισχύουσες συμβάσεις επιδότησης άγονων γραμμών, σε περίπτωση έκπτωσης του αναδόχου διενεργείται νέος διαγωνισμός μίσθωσης της γραμμής σε βάρος του έκπτωτου, με συνέπεια να υποχρεώνεται αυτός να καταβάλλει στο Δημόσιο αποζημίωση ίση με τη διαφορά του χαμηλότερου μισθώματος που είχε προσφερθεί από αυτόν και του τυχόν υψηλότερου που θα επιτευχθεί στο νέο διαγωνισμό. Επίσης, στην περίπτωση που ο ανάδοχος αθετήσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, του επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου ενδέκατου του ν. 2932/2001 (φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών, επιβολή χρηματικού προστίμου).

2.5.2 Ο διοικητικός μηχανισμός

Το ύψος της κρατικής χρηματοδότησης για τη σύναψη των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές καταχωρείται σε ετήσια βάση στον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας (ΚΑΕ 2131 «Επιδότησεις άγονων γραμμών»). Ο διοικητικός μηχανισμός της καταβολής της επιδότησης στους πλοιοκτήτες περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια που περιγράφονται συνοπτικά στο ακόλουθο διάγραμμα:



Γράφημα 3. Στάδια ελέγχου για την καταβολή μισθωμάτων συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Με βάση την συναφθείσα σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, υπόδειγμα της οποίας παρατίθεται στο Παράρτημα 1 της εργασίας, ο πλοιοκτήτης, όταν συμπληρώσει έναν ικανό αριθμό δρομολογίων (συνήθως σύνολο δρομολογίων μηνός), υποβάλλει στην αρμόδια Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών (Δ.Θ.Σ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας, φάκελο με τα δικαιολογητικά πληρωμής μισθώματος. Τα δικαιολογητικά αυτά είναι τα εξής:

1. Κατάσταση στην οποία αναγράφεται ο αριθμός των δρομολογίων που εκτελέστηκαν κατά ημερομηνία, σε τρία (03) αντίγραφα θεωρημένη από την Λιμενική Αρχή,
2. Τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών,
3. Επικυρωμένο αντίγραφο έκαστων σελίδων του ημερολογίου γέφυρας του πλοίου στις οποίες αποδεικνύεται το πλήρες δρομολόγιο που εκτελέστηκε, σε δύο (02) αντίγραφα,
4. Θεωρημένο αντίγραφο της προσωρινής ή εκκαθαριστικής δήλωσης του Φ.Π.Α. που κατατίθεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ.,
5. Αναλυτική κατάσταση εισιτηρίων ανά κατηγορία ναύλου (επιβάτες-οχήματα).

Ο φάκελος παραλαμβάνεται από τη Δ.Θ.Σ. και αφού ελεγχθεί η πληρότητά του, υποβάλλεται στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας προς έλεγχο της ορθότητάς του και την καταχώρηση σχετικής δέσμευσης στο Μητρώο Δεσμεύσεων. Μετά την καταχώρηση του οφειλομένου ποσού στο Μητρώο Δεσμεύσεων, η οικονομική υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας υποβάλλει τον φάκελο των δικαιολογητικών στη Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης, η οποία και θεωρεί την κατάσταση των δρομολογίων που

εκτελέστηκαν βάσει της σύμβασης. Στη συνέχεια, ο φάκελος των δικαιολογητικών προωθείται στην Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.) του Υπουργείου προς επανέλεγχο και εκκαθάριση της πληρωμής.

Στην περίπτωση που ο φάκελος των δικαιολογητικών είναι πλήρης και έγκυρος, η Υ.Δ.Ε. είτε τον προωθεί στο Γραφείο του Επιτρόπου του Ελεγκτικού Συνεδρίου προκειμένου να ελεγχθεί η νομιμότητα της δαπάνης ως προς τους όρους της σύμβασης (αφορά την πρώτη φορά υποβολής δικαιολογητικών βάσει της σύμβασης) είτε εκδίδει άμεσα ένταλμα πληρωμής προς την αρμόδια Δ.Ο.Υ. (όταν δεν είναι η πρώτη φορά υποβολής δικαιολογητικών βάσει της σύμβασης). Όταν ο φάκελος των δικαιολογητικών δεν είναι έγκυρος, η Υ.Δ.Ε. ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη για τις ελλείψεις που παρατηρήθηκαν. Τα συνηθέστερα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την εκκαθάριση των πληρωμών των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι ελλιπή ή ανακριβή δικαιολογητικά, μη νόμιμη δαπάνη, αθροιστικό σφάλμα και εσφαλμένη κοστολόγηση.

Στο τελευταίο στάδιο του υφιστάμενου διοικητικού μηχανισμού καταβολής των μισθωμάτων ο πλοιοκτήτης εισπράττει το οφειλόμενο προς αυτόν χρηματικό ποσό αφού προσκομίσει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση ληξιπρόθεσμων οφειλών προς το Δημόσιο, η Δ.Ο.Υ. πραγματοποιεί συμψηφισμό και παρακρατεί έως το 30% της αξίας του οφειλόμενου μισθώματος.

Με δεδομένη την υφιστάμενη δύσκολη οικονομική συγκυρία και τα προβλήματα ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του ακτοπλοϊκού κλάδου, η αναθεώρηση του διοικητικού πλαισίου καταβολής των μισθωμάτων κρίνεται επιτακτική τόσο στην μείωση των απαιτούμενων δικαιολογητικών όσο και στη διευθέτηση ανούσιων και χρονοβόρων γραφειοκρατικών ελεγκτικών επικαλύψεων.

2.5.3 Ναύλοι δρομολογίων με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας

Ο ναύλος επιβάτη και μεταφοράς οχημάτων για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις που εξυπηρετούνται μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας καθορίζεται από την Αριθ.Πρωτ.: 3323.1/01/05/26-05-2005 υπουργική απόφαση (Β' 718), όπως έχει τροποποιηθεί με τις Αριθ.Πρωτ.: 3323.1/01/08/19-03-2008 (Β' 509), 3323.1/02/08/21-03-2008 (Β' 530), 3323.1/03/14/02-07-2014 (Β' 1944) και 3323.1/02/15/03-04-2015 (Β' 730) υπουργικές αποφάσεις. Σύμφωνα με το εν λόγω νομικό πλαίσιο δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση στον καθορισμό των ναύλων των επιβατών, των οχημάτων και των εμπορευμάτων (μικρής αξίας ασυνόδευτα μικροδέματα βάρους μέχρι πενήντα (50) κιλών και όγκου όχι μεγαλύτερου του ενός τετάρτου του κυβικού μέτρου:

α) στις ελεύθερες ακτοπλοϊκές συνδέσεις²⁰ και

β) όταν ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινουμένων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των τριακοσίων χιλιάδων (300.000) βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετησίων στατιστικών στοιχείων²¹.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 της Αριθ.Πρωτ.: 3323.1/01/08/19-03-2008 υπουργικής απόφασης (Β' 509), οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές των καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, ιδιωτικής χρήσης επιβατικών (Ι.Χ.Ε.) οχημάτων μήκους μέχρι 4,25 μέτρων και ανά μέτρο μήκους φορτηγών (Φ/Γ) οχημάτων, κατά κατηγορία πλοίου, ηλικία και κατά σύνδεση, αναπροσαρμόζονται την 1η Μαΐου έκαστου έτους, με αρχή το έτος 2009, σε ποσοστό αντίστοιχο του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Δ.Τ.Κ.) των μηνών Ιανουαρίου και Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, όπως αυτό επίσημα προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.) και ανακοινώνονται το αργότερο μέχρι την 10η Απριλίου έκαστου έτους με εγκύκλιο του αρμόδιου Υπουργού.

Οι τιμές των καθαρών ναύλων επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων των ακτοπλοϊκών πλοίων, που εξυπηρετούν συνδέσεις γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, καθορίζονται με ενιαίο τρόπο βάσει της μεθόδου υπολογισμού που ορίζεται στην Αριθ.Πρωτ.: 3323.1/01/05/26-05-2005 υπουργική απόφαση (Β' 718). Σύμφωνα με την μέθοδο αυτή, ο ναύλος οικονομικής θέσης του επιβάτη προκύπτει από το γινόμενο της τιμής ανά ναυτικό μίλι επί της απόστασης επί του συντελεστή απόστασης (ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ x ΑΠΟΣΤΑΣΗ x ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ), όπου τιμή ανά μίλι είναι η βασική τιμή ναύλου για απόσταση ενός (01) ναυτικού μιλίου και παραμένει σταθερή σε συγκεκριμένες τιμές για επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα²², απόσταση είναι η απόσταση που μεταφέρεται ο επιβάτης κατά τη συντομότερη διαδρομή εκφρασμένη σε ναυτικά μίλια, και ο συντελεστής απόστασης είναι ένας οριακός συντελεστής που αναφέρεται σε κλιμάκια αποστάσεων και μειώνεται σε τιμές όσο αυξάνεται η απόσταση ως ακολούθως: α) από 1 έως 2 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 1.000, β) από 3 έως 25 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.900, γ) από 26 έως 50 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.600, δ) από 51 έως 75 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.560, ε) από 76 έως 100 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.485, στ) από 101 έως 135 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.405, ζ) από 136 έως 170 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.320, η) από 171 έως 200 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.235, θ) από 201 έως 250 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.230, ι) από 251 έως 300 ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης

²⁰ Η ανώτατη τιμολόγηση στον ναύλο των δρομολογίων που εξυπηρετούνται ελεύθερα, κατ' εφαρμογή του άρθρου τέταρτου και τέταρτου α' του ν. 2932/2001, καταργήθηκε με την παράγραφο 1 της υποπαραγράφου ΙΣΤ.2 του άρθρου πρώτου του ν. 4254/2014 (Α' 85).

²¹ Παράγραφος 1 της Αριθ.Πρωτ.:3323.1/02/08/21-03-2008 Υπουργικής Απόφασης (Β' 530).

²² Η βασική τιμή ναύλου ανά ναυτικό μίλι έχει καθοριστεί σε: 0.0255 ευρώ για τους επιβάτες, 2.348 ευρώ για οχήματα μήκους μέχρι 4,25 μέτρα, 0.734 ευρώ για φορτηγά οχήματα και 0.294 ευρώ για εμπορεύματα.

0.225, ια) από 301 και άνω ναυτικά μίλια, συντελεστής απόστασης 0.220. Για συμβατικά πλοία μέχρι ηλικίας δέκα (10) ετών, ο ανώτατος ναύλος της οικονομικής θέσης του επιβάτη διαμορφώνεται με μία επιπλέον προσαύξηση 10% επί της ανωτέρω μεθόδου. Αντίστοιχα, για τα ταχύπλοα σκάφη, ο ανώτατος ναύλος της οικονομικής θέσης του επιβάτη διαμορφώνεται με μία επιπλέον προσαύξηση 100%.

Τέλος, παρέχεται το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες των κάθε κατηγορίας πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές να χορηγούν πάσης φύσεως εμπορικές εκπτώσεις επί των ναύλων επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων σε όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας. Το ποσοστό της έκπτωσης καθορίζεται ελεύθερα. Οι πλοιοκτήτες που χορηγούν τις εκπτώσεις αυτές είναι υποχρεωμένοι να τις γνωστοποιούν στο επιβατικό κοινό με κάθε πρόσφορο μέσο και να ενημερώνουν έγκαιρα και εγγράφως το αρμόδιο Υπουργείο και τις οικείες Λιμενικές Αρχές.

2.6 Η διεθνής πρακτική της δημόσιας υπηρεσίας στην ακτοπλοΐα

2.6.1 Η διεθνής θεσμική προσέγγιση

Τόσο τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και άλλες νησιωτικές χώρες του κόσμου χρησιμοποιούν διαφορετικές πολιτικές διαχείρισης, τιμολόγησης και επιδότησης των θαλάσσιων ενδομεταφορών τους που εξυπηρετούνται από δημόσια υπηρεσία («γραμμές ζωής»-lifelines). Στις περισσότερες χώρες το επίπεδο των ναύλων και οι διακυμάνσεις των επιδοτήσεων στις γραμμές αυτές καθορίζεται με βάση ευρύτερους κυβερνητικούς στόχους, όπως η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, η προώθηση του τουρισμού ή ακόμη η διατήρηση της πληθυσμιακής πυκνότητας στις νησιωτικές περιοχές.

Στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε., οι «γραμμές ζωής» διασφαλίζονται με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (PSOs). Για παράδειγμα, στην Ισπανία, ο αρμόδιος φορέας προκαθορίζει τις γραμμές που θα πρέπει να εξυπηρετηθούν με δημόσια υπηρεσία, και παρέχει επιδότηση για κάθε μετακινούμενο νησιώτη προς τους μεταφορείς που εξυπηρετούν τις συγκεκριμένες γραμμές, χωρίς καν να συνάπτονται σχετικές συμβάσεις. Στη Φινλανδία πάλι, όλες οι γραμμές των θαλάσσιων ενδομεταφορών της χώρας έχουν χαρακτηριστεί ως «lifelines» και επιδοτούνται στο σύνολό τους χωρίς καμία επιβάρυνση του επιβάτη. Στον παρακάτω πίνακα 1 περιγράφονται συνοπτικά οι διαφορετικές, σε διεθνές επίπεδο, πολιτικές παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (Χλωμούδης, Παπαδημητρίου, Τζαννάτος & Κωσταγιόλας, 2009) με αναλυτικότερη παρουσίαση στο Παράρτημα 2.

Χώρα	Μειωμένες τιμές για τους νησιώτες (PSOs)	Ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών για κάθε γραμμή (PSOs)	Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (PSCs)
<u>E.E.</u>			
Γαλλία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Γερμανία	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Δανία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Ελλάδα	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Η.Β. (Σκωτία)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Ιρλανδία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Ισπανία	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Ιταλία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Μάλτα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Ολλανδία	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Πορτογαλία	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Σουηδία	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Φινλανδία	Δωρεάν	Παροχή από κρατικές εταιρείες	Παροχή από κρατικές εταιρείες
<u>Εκτός E.E.</u>			
Ιαπωνία	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
Καναδάς	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Νορβηγία	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Σε μερικές

Πίνακας 1. Η κρατική προστασία στις γραμμές που εξυπηρετούνται μέσω δημόσιας υπηρεσίας.

Η εφαρμογή της επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στα κράτη μέλη της E.E. παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις. Τα εθνικά συστήματα τιμολόγησης διαφέρουν από χώρα σε χώρα και οι ευρωπαϊκές πολιτικές, παρά την από κοινού για όλες τις χώρες σκοπιμότητά τους και το κοινό νομικό πλαίσιο που τις διέπει, να εφαρμόζονται κατά τρόπο διαφορετικό με σαφή επίσης διαφορετικά αποτελέσματα. Στη συνέχεια περιγράφονται τα εθνικά συστήματα τιμολογιακής πολιτικής των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων που εφαρμόζονται στη Νορβηγία, στη Δανία, στη Σουηδία, στη Γαλλία και στο Ηνωμένο Βασίλειο (Σκωτία), με σχολιασμό σύγκρισης ως προς τα ελληνικά δεδομένα.

2.6.2 Νορβηγία

Η Νορβηγία έχει πληθυσμό περίπου 5.165.800 κατοίκους (απογραφή 2013) και καλύπτει συνολική επιφάνεια 385.178 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η ακτογραμμή της είναι περίπου 91.000 χλμ. ενώ διαθέτει χιλιάδες νησιά και εκατοντάδες χαρακτηριστικούς κόλπους τα γνωστά φιορδ (fjords). Το νορβηγικό τοπίο είναι σε γενικές γραμμές ορεινό ενώ το βασικό χαρακτηριστικό της εκτεταμένης ακτογραμμής είναι τα φιορδ και τα πολλά μικρά ή μεγαλύτερα νησιά. Το μεγαλύτερο μέρος των ακτοπλοϊκών συνδέσεων τοποθετείται στις ακτές ανάμεσα στις πόλεις Στάβανγκερ και Τροντχάιμ. Το 80% του πληθυσμού της χώρας ζει σε απόσταση μικρότερη των 10 χλμ. από τις ακτές, οπότε η ανάγκη για αποτελεσματικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων είναι πρωταρχικής σημασίας (Kantor Management Consultants, 2012).

Λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους και της ακτογραμμής της χώρας, το οδικό δίκτυο αποτελείται από πλήθος γεφυρών, χερσαίων και υποθαλάσσιων σηράγγων και ακτοπλοϊκών συνδέσεων, κυρίως πορθμειακού τύπου. Συνολικά το δίκτυο και όλες οι συνδέσεις του, συμπεριλαμβανομένων των ακτοπλοϊκών, υπόκεινται στη δικαιοδοσία της υπηρεσίας Διαχείρισης Δημοσίων Οδών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το εθνικό σύστημα ακτοπλοϊκών συνδέσεων αποτελείται από 124 διαδρομές οι οποίες διαφοροποιούνται σημαντικά ως προς την διανυόμενη απόσταση από 0,5 χλμ. έως 112 χλμ. Οι περισσότερες από αυτές αφορούν πορθμειακές συνδέσεις μεταξύ όχθων φιορδ. Δραστηριοποιούνται συνολικά δεκαοκτώ (18) ακτοπλοϊκές εταιρίες, με εκατόν εξήντα (160) πλοία, από τις οποίες μόνο οι τρεις (03) είναι κρατικές.

Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις της Νορβηγίας χαρακτηρίζονται στην πλειοψηφία τους από κατά πολύ μικρότερα μήκη σε σχέση με τα αντίστοιχα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων στην Ελλάδα (πολύ μεγάλος αριθμός φιορδ και μεγάλο πλήθος μικρών νησιών με πορθμειακές συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα). Επιπλέον, μια σημαντική διαφορά σε σχέση με την ελληνική περίπτωση είναι ότι οι περισσότερες ακτοπλοϊκές συνδέσεις αφορούν κοντινές αποστάσεις και σπανίως περιλαμβάνουν διασύνδεση νησιών μεταξύ τους (κύριος στόχος είναι η σύνδεσή τους με την ηπειρωτική χώρα). Ένα άλλο στοιχείο που διαφοροποιεί σημαντικά την περίπτωση της Νορβηγίας από αυτή της Ελλάδας, σχετίζεται και με τα χαρακτηριστικά της ζήτησης. Τα νησιά της Νορβηγίας δεν αποτελούν τουριστικούς προορισμούς, τουλάχιστον σε βαθμό που να μπορεί να συγκριθεί με τα ελληνικά νησιά γενικότερα. Συνεπώς οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα έντονης εποχικότητας της ζήτησης αφού κατά βάση αποτελούν «γραμμές ζωής» προς τους κατοίκους των νησιών αυτών, και η προσφορά των υπηρεσιών για τις συνδέσεις αυτές δύναται να προγραμματίζεται ανάλογα.

Με βάση τα παραπάνω χαρακτηριστικά του νορβηγικού ακτοπλοϊκού δικτύου και στο πλαίσιο του βασικού στόχου της εθνικής πολιτικής της Νορβηγίας για τη διατήρηση των πληθυσμών των απομακρυσμένων περιφερειών της, το νορβηγικό κράτος παρεμβαίνει και καθορίζει τις τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων επιβάλλοντας έναν προσεκτικά μελετημένο για την περίπτωση αυτή αλγόριθμο²³. Ο αλγόριθμος αυτός αποτελείται από τρία στοιχεία. Πρώτον, από το συνολικό μήκος της θαλάσσιας σύνδεσης (απόσταση που διανύθηκε από το Ε/Γ-Ο/Γ), δεύτερον από το μήκος του οχήματος, και τρίτον και σημαντικότερο, από το κόστος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής που θα έπρεπε να διανύσουν τα οχήματα εάν δεν υπήρχε ακτοπλοϊκή σύνδεση. Η τελευταία παράμετρος εντάσσει σε αυτό το σύστημα τιμολόγησης της μεταφορικής υπηρεσίας τη βασική ιδέα της θεωρίας του μεταφορικού ισοδυνάμου, που περιγράφηκε θεωρητικά στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας. Τα κόμιστρα δεν θα πρέπει υπερβαίνουν το αντίστοιχο οδικό κόστος για την κάλυψη της ίδιας απόστασης.

Με δεδομένο πως το ύψος των κομιστρών βασίζεται στην διανυόμενη απόσταση, στο μήκος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής και στο μήκος των οχημάτων, και όχι στο λειτουργικό κόστος των Ε/Γ-Ο/Γ, στις περισσότερες περιπτώσεις τα έσοδα από τα κόμιστρα δεν καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και συνεπώς η κρατική επιδότηση είναι απαραίτητη. Η νορβηγική κυβέρνηση συχνά αναθεωρεί τα επίπεδα των ναύλων, οι αυξήσεις των οποίων δε σχετίζονται με τον πληθωρισμό αλλά από πολιτικές επιλογές κοινωνικών και οικονομικών στόχων. Εκπτώσεις, και μάλιστα σε σημαντικό ποσοστό, παρέχονται σε μόνιμους κατοίκους προβληματικών ή απομακρυσμένων περιοχών, ή με την αγορά ειδικής εκπτωτικής κάρτας πολλαπλών διαδρομών. Το σύνολο των απαιτούμενων ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας βγαίνουν σε διαγωνισμούς στα πλαίσια γεωγραφικών «πακέτων».

2.6.3 Δανία

Η Δανία έχει περισσότερα από τετρακόσια (400) νησιά, μερικά από τα οποία είναι συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα ή με άλλα νησιά με γέφυρες, ενώ άλλα συνδέονται με πορθμεία. Υπάρχουν συνολικά 65 εσωτερικά δρομολόγια και περίπου 20 διεθνείς γραμμές προς λιμάνια της Σουηδίας και της Γερμανίας. Με εξαίρεση τις συνδέσεις Κοπεγχάγη-Μπόρνχολμ και

²³ $T_i = (\alpha_i \lambda + \beta_i) P$, όπου:

T_i = το κόμιστρο για την κατηγορία οχημάτων,

α_i = με τιμές από 1 έως 9,9 για τη κατηγορία οχημάτων με μήκος έως 22 μέτρα,

χ = η απόσταση της διαδρομής,

β_i = εκτιμώμενο κόστος οδήγησης ανά χλμ. και ανά κατηγορία οχημάτων (i),

α_i = παράμετρος που υποδεικνύει το μέγεθος του οχήματος στην κατηγορία οχημάτων (i),

λ = παράμετρος η οποία προσαρμόζεται ετησίως ανάλογα με τις ανάγκες επιχορήγησης,

P = παράμετρος η οποία εκφράζει το εκπτωτικό σύστημα και καθορίζεται έτσι ώστε $P=2$ για κανονικά κόμιστρα και $P<2$ για κόμιστρα στα οποία έχει γίνει έκπτωση

Κόγκε-Μπόρνχολμ, το σύνολο των εσωτερικών δρομολογίων είναι πορθμειακές συνδέσεις. Ο σχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου ανήκει στο Υπουργείο Μεταφορών της χώρας. Η διαχείριση των δημοσίων συμβάσεων τόσο των πορθμείων όσο και των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί αρμοδιότητα ενός ξεχωριστού οργανισμού, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών, της Αρχής Δημόσιων Μεταφορών (Trafikstyrelsen).

Μέχρι το 2005, τα περισσότερα πλοία στη Δανία που εκτελούσαν θαλάσσιες επιβατικές ενδομεταφορές ανήκαν στο κράτος. Από τότε άρχισαν να δημιουργούνται εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, οι οποίες αναλάμβαναν την λειτουργία και διαχείριση των πλοίων αυτών, τα περισσότερα από τα οποία σήμερα συνεχίζουν να ανήκουν σε δημοτικές και περιφερειακές αρχές. Έτσι, σήμερα, οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στη Δανία παρέχονται, σε γενικές γραμμές, από δύο διαφορετικές επιχειρηματικές οντότητες. Από μία επιχείρηση η οποία κατέχει το πλοίο και τις λιμενικές υποδομές (συχνά είναι κρατική σε επίπεδο δήμου) και από μία επιχείρηση που λειτουργεί υπό ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια ως πάροχος της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας. Ωστόσο, υπάρχουν και ιδιωτικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι και πλοιοκτήτριες.

Οι επιδοτήσεις που χορηγούνται από το κράτος, στο πλαίσιο σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, υπολογίζονται με βάση την μέθοδο του «καθαρού κόστους». Ο μεταφορέας εισπράττει τα έσοδα από τα εισιτήρια. Η αρμόδια αρχή της Δανίας (Trafikstyrelsen) ρυθμίζει τη μέγιστη και τη μέση τιμή του εισιτηρίου για όλα τα εισιτήρια ανά κατηγορία ναύλου.

Οι κρατικές επιδοτήσεις στον ακτοπλοϊκό κλάδο προέρχονται από τον κρατικό προϋπολογισμό και διακρίνονται σε δαπάνες τρέχοντος λειτουργικού κόστους και σε επιχορηγήσεις για ναυτιλιακές και λιμενικές επενδύσεις (νέα πλοία, συντήρηση λιμενικών εγκαταστάσεων, νέες λιμενικές υποδομές κ.λπ.). Δεν υφίσταται καμία προστασία για τους παρόχους δημόσιας υπηρεσίας, και οι τοπικές αρχές μπορούν να μειώσουν τους ναύλους στις πορθμειακές γραμμές, προκειμένου για παράδειγμα να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες, ή να αλλάξουν τα πρότυπα των μεταφορών. Από την άλλη πλευρά κάθε φορέας είναι ελεύθερος να δημιουργήσει μια ακτοπλοϊκή σύνδεση σε εμπορική βάση, όχι όμως στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Οι προκηρύξεις των δημοσίων συμβάσεων αφορούν «μικρά» πακέτα γραμμών, από δύο έως τρεις γραμμές. Το δανικό μοντέλο εξυπηρέτησης των «γραμμών ζωής» αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση του οφέλους των χρηστών και των τοπικών κοινοτήτων με παράλληλη μείωση του επιπέδου των επιδοτήσεων. Οι δημόσιες προκηρύξεις αποτελούν βασικό μέσο του παραπάνω στόχου, περιλαμβάνοντας ως προϋποθέσεις συμμετοχής την ικανοποίηση μίας σειράς παραγόντων, όπως παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα (Baird & Wilmsmeier, 2012):

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΚΑΝΟΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΤΙΜΗ	ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΟΜΑΔΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ
-----------	--------------	--------------	------------------------	------	---	------------------------

Γράφημα 4. Απαιτήσεις προκηρύξεων στη Δανία.

Η επιλογή του αναδόχου δεν κρίνεται μόνο από τη χαμηλότερη προσφερόμενη τιμή αλλά λαμβάνει υπόψη της μία σειρά από διαφορετικές απαιτήσεις, έτσι ώστε η επιλογή να καταλήγει πάντα στην «πλέον συμφέρουσα προσφορά». Ειδικότερα, τα κριτήρια χρησιμοποιούνται στις περισσότερες περιπτώσεις με την ακόλουθη αναλογία:

- Τιμή και ποιότητα παρεχόμενης υπηρεσίας (70%),
- Συχνότητα και ικανότητα ανταπόκρισης στη ζήτηση (20%) και
- Ποιότητα πλοίου (10%).

Επιπλέον, λαμβάνονται υπόψη και τεchnοοικονομικά στοιχεία του αναδόχου, όπως ο κύκλος εργασιών της εταιρείας τα τελευταία τρία (03) χρόνια, προηγούμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τυχόν χρέη κ.λπ. Γενικά, οι όροι των προκηρύξεων για σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διαφέρουν ανάλογα με την πολιτική σκοπιμότητα που υφίσταται σε κάθε ακτοπλοϊκή γραμμή. Για παράδειγμα, υπάρχουν γραμμές όπου βασική προϋπόθεση είναι ο πλέον οικονομικότερος ναύλος, ή γραμμές που στοχεύουν στην προσέλκυση νέων ηλικιακά πλοίων.

2.6.4 Σουηδία

Οι βασική επιδοτούμενη ακτοπλοϊκή υπηρεσία της Σουηδίας είναι αυτή που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τη νήσο Γκότλαντ²⁴. Η εν λόγω υπηρεσία προκηρύσσεται για επιδότηση από την Εθνική Υπηρεσία Δημοσίων Μεταφορών (Rikstrafiken). Στόχος της εν λόγω κρατικής διοικητικής αρχής είναι η επίτευξη μίας μακρόχρονης και κοινωνικοοικονομικά αποτελεσματικής προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς σε όλη την επικράτεια της Σουηδίας, αναπτύσσοντας και συντονίζοντας όλα τα διαθέσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς της χώρας.

Η στρατηγική επιλογή της Σουηδίας είναι να ενσωματώνει σε ένα κοινό ταμείο τα χρήματα που προκύπτουν από φορολογία, δίδα, κ.τ.λ., και να τα χρησιμοποιεί για την συντήρηση και βελτίωση του οδικού δικτύου της χώρας, για την επιδότηση των ακτοπλοϊκών

²⁴ Τα νησιά Γκότλαντ (Gotland) και Όλαντ (Öland) βρίσκονται υπό καθεστώς σχετικής αυτονομίας με αποτέλεσμα οι πλώες που εξυπηρετούν τα νησιά αυτά να θεωρούνται διεθνείς. Επίσης, στα νησιά τελείται ειδικό φορολογικό καθεστώς χαμηλής φορολογίας.

εισιτηρίων, για την κατασκευή σύγχρονων πλοίων καθώς και για άλλα μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση του παρεχόμενου δημόσιου μεταφορικού έργου. Η ένταξη των χερσαίων και θαλάσσιων συγκοινωνιών σε ένα κοινό ταμείο δείχνει παράλληλα την πρόθεση της Σουηδίας να εφαρμόζει τη θεωρία του μεταφορικού ισοδυνάμου στην πράξη, θεωρώντας την ακτοπλοϊκή σύνδεση Στοκχόλμης-Γκότλαντ απόλυτα ισοδύναμη με το θεωρητικό ενδεχόμενο της ύπαρξης χερσαίου δρόμου που να ενώνει τους δύο προορισμούς. Στην θαλάσσια αυτή πραγματική διαδρομή, ο επιβάτης και το όχημα, δεν θα έπρεπε να πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο απ' ό,τι θα ξόδευαν καλύπτοντας την ίδια απόσταση με οδικά μέσα.

Με βάση το παραπάνω τιμολογιακό σύστημα και με δεδομένο ότι η σουηδική κυβέρνηση επιθυμεί προσιτή τιμή για όλους τους τύπους μεταφορών προς τη νήσο Γκότλαντ (ακτοπλοϊκή και αεροπορική σύνδεση), οι κρατικές επιδοτήσεις για την επιβατική κίνηση του Γκότλαντ έχουν αυξηθεί σημαντικά από περίπου 3,1 εκατομμύρια ευρώ το 1985 στο επίπεδο των περίπου 50 εκατομμυρίων ευρώ το 2014. Η αποζημίωση που παρείχε η Rikstrafiken για τη συνολική διάρκεια της σύμβασης (2009-2015) ήταν 290 εκατομμύρια ευρώ για δύο ακτοπλοϊκές διαδρομές προς το Γκότλαντ (από Στοκχόλμη και Όσκαρσχαμν). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα έσοδα της εταιρείας Destination Gotland AB που δραστηριοποιείται στις παραπάνω γραμμές ανέρχονται συνολικά σε περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ κατά το 2014 από τα οποία, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σχεδόν το 50% ήταν η ετήσια αποζημίωση της Rikstrafiken.

Από τα παραπάνω πρέπει να επισημανθεί ότι στη Σουηδία η επιδότηση ενός και μόνο προορισμού lifeline, αντλεί ποσά μεγαλύτερα από το μισό της συνολικής επιδότησης που δαπανά η ελληνική Πολιτεία και μάλιστα εξυπηρετώντας δεκάδες περισσότερα νησιά με πάνω από εβδομήντα διαφορετικά δρομολόγια.

2.6.5 Γαλλία

Από τα μέσα της δεκαετίας του '70, σκοπός της πολιτικής του γαλλικού κράτους ήταν η προσπάθεια ενίσχυσης της προσβασιμότητας μεταξύ των διαφορετικών περιοχών της γαλλικής επικράτειας, στο βαθμό του εφικτού, συμπεριλαμβάνοντας το μετριασμό των επιπτώσεων που επιφέρουν φυσικά εμπόδια, όπως ο νησιωτικός χαρακτήρας στην περίπτωση της Κορσικής. Η βασική επιδοτούμενη ακτοπλοϊκή σύνδεση της Γαλλίας είναι αυτή που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με την Κορσική. Η μεταφορική αυτή σύνδεση διέπεται από την αρχή της εδαφικής συνέχειας (principle of territorial continuity), αρχή που βασίζεται στη θεωρητική έννοια της τιμολογιακής εξίσωσης της θαλάσσιας με τη χερσαία απόσταση, ορίζοντας στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις χαρακτηριστικά ίδια με αυτά των διανυόμενων αποστάσεων του Οργανισμού Γαλλικών

Σιδηροδρόμων (SNCF). Με την εφαρμογή της αρχής της εδαφικής συνέχειας, οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής επιδοτούνται από το κράτος.

Η Κορσική αποτελεί το μεγαλύτερο νησί της Γαλλίας με έκταση 8,680 τετραγωνικά χιλιόμετρα, το οποίο βρίσκεται νοτιοανατολικά της Γαλλίας και βόρεια της Σαρδηνίας. Έχει πληθυσμό περίπου 322.000 κατοίκους και αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό. Το νησί συνδέεται ακτοπλοϊκώς εκτός από τη Γαλλία (με λιμένες Μασσαλίας, Νίκαιας και Τουλόν) και με την ηπειρωτική Ιταλία (Σαβόνα, Λιβόρνο και Σιβιταβέκια) και με την Σαρδηνία (Πόρτο Τόρρες). Ωστόσο, το γαλλικό κράτος επιδοτεί μόνο τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες που συνδέουν την Κορσική με τη Μασσαλία.

Η επιλογή της Γαλλίας στην αρχή της εδαφικής συνέχειας προσομοιάζει με την εφαρμογή μιας μορφής της θεωρίας του μεταφορικού ισοδυνάμου. Κύρια διαφορά είναι ότι το γαλλικό μοντέλο λαμβάνει υπόψη του παράγοντες και μεταβλητές των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών αντί των μετακινήσεων με ιδιωτικά οχήματα. Συνεπώς, το κόμιστρο καθορίζεται ως προς την απόσταση με χιλιομετρική χρέωση αντίστοιχη με αυτή των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Μέχρι το 2005 ο καθορισμός των ναύλων προέκυπτε από την απλή αντιστοίχιση των κομίστρων που χρέωνε ο κρατικός οργανισμός σιδηροδρόμων SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) για επιβάτες, συνοδευόμενα οχήματα και εμπορεύματα σε παλέτες. Με την ιδιωτικοποίηση της πρώην κρατικής εταιρείας SNCM (Société Nationale Maritime Corse Méditerranée) το 2005, το σιδηροδρομικό μεταφορικό ισοδύναμο, όπως θα μπορούσε να ονομαστεί η τιμολογιακή πολιτική της αρχής της εδαφικής συνέχειας άρχισε σταδιακά να εγκαταλείπεται. Από την 01-01-2014, οι άμεσες κρατικές επιδοτήσεις στους επιβατικούς ναύλους έπαψαν να υφίστανται με αποτέλεσμα οι επιβατικοί ναύλοι να αυξηθούν έως και 50%²⁵. Αναφορικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων και μετά την εγκατάλειψη του σιδηροδρομικού ισοδυνάμου, ο υπολογισμός των εμπορευματικών μεταφορών απλουστεύτηκε παρέχοντας πλέον άμεση αποζημίωση προς τον πάροχο-μεταφορέα, που φτάνει έως και 90% έκπτωση για τη θαλάσσια μεταφορά βιομηχανικών προϊόντων και προϊόντων μεταποίησης τροφίμων.

Η αρχή της εδαφικής συνέχειας για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις εφαρμόζεται πλέον μόνο στη βάση προϋποθέσεων μέσω συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών, που καθορίζουν τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών όπως η συχνότητα, η χωρητικότητα, ο τύπος πλοίων, λαμβάνοντας ανάλογη επιδότηση από το κράτος ανά είδος υπηρεσίας. Αυτές οι συμβάσεις αφορούν μόνο τις συνδέσεις των λιμένων της Κορσικής με τη Μασσαλία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως μια άλλη μορφή επιδότησης προς τις συνδέσεις της Κορσικής με την ηπειρωτική χώρα αποτελεί ο μηδενικός φόρος προστιθέμενης αξίας στους ναύλους.

²⁵ http://en.econostrum.info/Corsica-Mainland-France-the-great-upheaval_a201.html.

Παράλληλα με τα παραπάνω, από το 2002 υλοποιούνται και υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ενός συστήματος κοινωνικής παροχής προς τους επιβάτες, το οποίο καλύπτει έως και το 65% της συνολικής επιβατικής κίνησης με επιδότηση από 15 έως 20 ευρώ για κάθε δικαιούχο επιβάτη. Οι βασικές κατηγορίες επιβατών που δικαιούνται μειωμένα κόμιστρα στο σύστημα κοινωνικής παροχής για επιβάτες, είναι οι μόνιμοι κάτοικοι της Κορσικής, φοιτητές κάτω των 27 ετών, νέοι κάτω των 25 ετών, άτομα άνω των 60 ετών και άτομα με αναπηρία. Η έκπτωση του ναύλου για κάθε δικαιούχο επιβάτη αυτοχρηματοδοτείται από την ναυτιλιακή εταιρεία και επιστρέφεται αργότερα από το κράτος στην εταιρεία. Το σύστημα των εκπτώσεων εφαρμόζεται μόνο στις συνδέσεις των λιμένων της Κορσικής με τη Νίκαια και την Τουλόν και έχει αποδειχτεί ιδιαίτερος επιτυχημένο. Υπό το σύστημα κοινωνικής παροχής για επιβάτες, η συνολική επιβατική κίνηση στις γραμμές Κορσική-Τουλόν και Κορσική-Νίκαια έχει οδηγήσει σε αύξηση της επιβατικής κίνησης από τα 1,4 εκατ. επιβάτες το 2002 στα 2,5 εκατ. επιβάτες το 2014²⁶, έτσι ώστε σήμερα το λιμάνι της Τουλόν να έχει το μεγαλύτερο μερίδιο στη διακίνηση επιβατών μεταξύ ηπειρωτικής Γαλλίας και Κορσικής, ακολουθούμενο από αυτό της Νίκαιας και έπειτα της Μασσαλίας²⁷.

Το υβριδικό μοντέλο μεταφορικού ισοδυνάμου που εφάρμοσε μέχρι και πρόσφατα το γαλλικό κράτος ήταν μεν πολύ απλό και αντικειμενικό στη συγκοινωνιακή νοοτροπία της χώρας αλλά εκ του αποτελέσματος απέδειξε ότι οι ανάγκες ενός επιβάτη σε ένα θαλάσσιο ταξίδι είναι πολύ διαφορετικές από αυτές ενός επιβάτη τραίνου. Το αποτέλεσμα ήταν η προσπάθεια αυτή να αποτύχει, επιβαρύνοντας τη γαλλική οικονομία με υπέρογκες δαπάνες για ένα μεταφορικό έργο που θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί αποδοτικότερα. Σήμερα, η παρέμβαση του γαλλικού δημοσίου ακολουθεί την λογική της απλής και άμεσης επιδότησης του επιβατικού ναύλου ώστε να επιτευχθεί ο αντικειμενικός σκοπός της προσέλκυσης του επιβάτη για μεταφορά, και όχι η επιβολή μίας «ενιαίας» τιμής του συγκοινωνιακού προϊόντος που επιτάσσει η θεωρία του μεταφορικού ισοδυνάμου.

2.6.6 Σκωτία

Μία περιοχή της Ευρώπης η οποία προσομοιάζει γεωγραφικά σε αρκετό βαθμό με το ελληνικό αρχιπέλαγος είναι το αρχιπέλαγος της βορειοδυτικής Σκωτίας. Το εκτεταμένο και ποικιλόμορφο αρχιπέλαγος των νησιών Εβρίδων (Hebrides), Ορκάδων (Orkney) και Σέτλαντ (Shetland) έχει περίπου οκτακόσια (800) νησιά από τα οποία περίπου τα εκατό (100) κατοικούνται και συνδέονται ακτοπλοϊκά με την ηπειρωτική Σκωτία με τρεις διαφορετικούς

²⁶ Παρατηρητήριο Μεταφορών της Κορσικής.

²⁷ http://en.econostrum.info/Corsica-Mainland-France-the-great-upheaval_a201.html.

τρόπους. Η συντριπτική πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών επιδοτείται από το κράτος, άλλες γραμμές λαμβάνουν υποστήριξη από τις τοπικές περιφερειακές αρχές ενώ υπάρχουν και γραμμές όπου η ακτοπλοϊκή υπηρεσία παρέχεται αποκλειστικά από ιδιώτες μεταφορείς, χωρίς καμία κρατική επιδότηση.

Οι τρεις κύριες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα νησιά της βορειοδυτικής Σκωτίας είναι οι Caledonian MacBrayne (πρώην CalMac), η North Link Orkney και η Shetland Ferries. Η πρώτη αποτελεί ιδιωτική εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το κράτος ενώ οι άλλες δύο είναι θυγατρικές της πρώτης σε συνιδιοκτησία (joint venture) με την κρατική Τράπεζα της Σκωτίας (Royal Bank of Scotland). Το κράτος καθορίζει τα επίπεδα των ναύλων για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων ενώ οι επιδοτήσεις δίνονται σε μηνιαία βάση στη βάση των παρεχομένων υπηρεσιών, καλύπτοντας τις ζημιές που προκύπτουν από τη διαφορά μεταξύ λειτουργικού κόστους και εσόδων από τα εισιτήρια.

Το 2008, η αυτόνομη κυβέρνηση της Σκωτίας χρηματοδότησε την εφαρμογή ενός πιλοτικού προγράμματος στη βάση της θεωρίας του μεταφορικού ισοδυνάμου. Αντικείμενο του έργου ήταν η εξέταση της δυνατότητας εισαγωγής ενός συστήματος τιμολόγησης στη βάση της οδικής χιλιομετρικής απόστασης, για επιβάτες, αυτοκίνητα και οχήματα εμπορευματικών μεταφορών που ταξιδεύουν σε ακτοπλοϊκές γραμμές ηπειρωτική Σκωτία-Εβρίδες νήσοι, και οι οποίες επιδοτούνται από το κράτος. Ο σχεδιασμός αυτής της πολιτικής αποσκοπούσε στην εξασφάλιση της ίσης μεταχείρισης προς τους κατοίκους των νησιών αναφορικά με το μεταφορικό κόστος που καλούνται να πληρώνουν για τις μετακινήσεις τους, το οποίο θα πρέπει να είναι ανάλογο με το τίμημα που καταβάλουν αντίστοιχα οι συμπολίτες τους, κάτοικοι της ηπειρωτικής χώρας. Παράλληλα, το προτεινόμενο τιμολογιακό σύστημα στόχευε στην ελαχιστοποίηση του οικονομικού μειονεκτήματος των απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών και να συμβάλλει στην οικονομική τους ανάπτυξη.

Για την κατηγορία των επιβατών, ο ναύλος μεταφοράς ανήλθε στο ποσό των 0,10 ευρώ ανά χιλιόμετρο, ποσό που αντιστοιχεί στον μέσο όρο χρέωσης μεταφοράς με υπεραστικά λεωφορεία και με τρένο. Ο ναύλος των οχημάτων ορίστηκε σε 0,60 ευρώ το χιλιόμετρο, ποσό που αντιστοιχεί στον μέσο όρο κόστους λειτουργίας ενός «τυπικού» οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη πάγια κόστη όπως κόστος απόκτησης αυτοκινήτου, ασφάλεια, τέλη κυκλοφορίας και μεταβλητά κόστη όπως συντήρηση, καύσιμα και ελαστικά. Για τα εμπορικά οχήματα, φορτηγά, ο ναύλος μεταφοράς τους ορίστηκε σε 0,18 ευρώ ανά μέτρο μήκους και ανά χιλιόμετρο. Λόγω όμως των δημοσιονομικών περιορισμών (το κόστος του πιλοτικού προγράμματος για το τριετές διάστημα εφαρμογής του (2009-2012) εκτιμήθηκε σε περίπου 24 εκατομμύρια ευρώ), η κυβέρνηση της Σκωτίας υποχρεώθηκε να εφαρμόσει έναν συνδυασμό πάγιου και μεταβλητού ναύλου. Ο πάγιος

ναύλος για την μεταφορά επιβατών υπολογίστηκε σε 2 ευρώ, για τα αυτοκίνητα σε 5 ευρώ και για τα φορτηγά εμπορικά οχήματα σε 20 ευρώ²⁸.

Η εφαρμογή του πιλοτικού προγράμματος στις Εβρίδες νήσους κατέληξε στα εξής θετικά τεχνοοικονομικά αποτελέσματα:

- Ο μέσος όρος των ναύλων για τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα μειώθηκε κατά 40% και 36% αντίστοιχα, ενώ για τα φορτηγά οχήματα άγγιξε το 10%.
- Η επιβατική κίνηση κατά την τριετή διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος σημείωσε ετήσια αύξηση κατά μέσο όρο περίπου 6,5%.
- Η χρήση των συνδέσεων από και προς την ηπειρωτική χώρα από τους κατοίκους των νησιών αυξήθηκε κατά 22%.
- Κατά την καλοκαιρινή περίοδο, οι επισκέπτες αποτελούσαν το 70% της επιβατικής κίνησης και οι κάτοικοι των νησιών το υπόλοιπο 30%. Κατά τη χειμερινή περίοδο, ο συσχετισμός της επιβατικής κίνησης άλλαξε με τους κατοίκους των νησιών να αποτελούν το 60% της επιβατικής κίνησης και τους επισκέπτες το υπόλοιπο 40%.
- Η μεταφορά οχημάτων αυξήθηκε κατά 50% υποδηλώνοντας πως οι χρήστες/οδηγοί αυτοκινήτων ανταποκρίνονται σε μεγαλύτερο βαθμό στις αλλαγές της τιμολογιακής πολιτικής σε σχέση με τους απλούς επιβάτες, το οποίο μπορεί να δικαιολογηθεί λόγω του χαμηλότερου συνολικά κόστους που θα πρέπει να καταβάλλουν για τη μεταφορά τους και των αυτοκινήτων τους.
- Η μεταφορά φορτηγών οχημάτων σημείωσε μέση ετήσια αύξηση 8%.
- Οι εμπορικές επιχειρήσεις ευνοήθηκαν από τη μείωση του κόστους μεταφοράς που υπολογίστηκε να είναι της τάξης περίπου του 10%. Ωστόσο, η μείωση του κόστους μεταφοράς αντικατοπτρίστηκε σε ελάχιστο βαθμό και σε μειωμένες τιμές των προϊόντων που μεταφέρθηκαν.
- Η τουριστική κίνηση σημείωσε αύξηση με την άφιξη επιπλέον 30.000 επισκεπτών στα νησιά, επιμηκύνοντας ελαφρά την τουριστική περίοδο και αποφέροντας επιπρόσθετα οικονομικά οφέλη στην τοπική οικονομία των νησιών.
- Ως προς την αγορά εργασίας στις τοπικές νησιωτικές κοινότητες, δεν σημειώθηκε κάποια αξιόλογη μεταβολή.

Ωστόσο πέρα από τις παραπάνω θετικές επιπτώσεις της αύξησης της κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορικών οχημάτων, πρέπει να αναφερθεί πως η εφαρμογή του νέου συστήματος μειωμένων ναύλων επέφερε συμφόρηση στις ακτοπολιτικές συνδέσεις και επιβάρυνση των υποδομών λόγω της αυξημένης ζήτησης ειδικά κατά την ετήσια περίοδο της τουριστικής αιχμής, δηλαδή κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο.

²⁸ Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, Draft Final Report, March 2011, σελ. 13.

Η τεχνοοικονομική ανάλυση της πιλοτικής εφαρμογής του νέου τιμολογιακού συστήματος στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της Σκωτίας έδειξε πως η ζήτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων είναι σχετικά ανελαστική και η αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών δεν κάλυψε την μείωση που σημειώθηκε σε όλες τις κατηγορίες των ναύλων. Συνεπώς, η οριζόντια εφαρμογή του εν λόγω τιμολογιακού συστήματος θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιδότησης προς το σύνολο των μεταφορέων που παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Βέβαια η πολιτική των μεταφορών της κυβέρνησης της Σκωτίας παραμένει σταθερή προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της κοινωνικοοικονομικής συνοχής των νησιωτικών περιοχών της. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό η Σκωτία προτίμησε να αποκομίσει τις θετικές συνέπειες της αρχής του οδικού μεταφορικού ισοδυνάμου, παρά το δημοσιονομικό κόστος, θέτοντας όμως κάποιες ρήτρες στην εφαρμογή του. Οι ρήτρες αυτές έχουν να κάνουν με κοινωνικά και πληθυσμιακά κριτήρια και με το βαθμό της προσπελασιμότητας των νησιών και τις οικονομικές τους δυνατότητες. Έτσι, σήμερα η Σκωτία εφαρμόζει ένα προκαταρκτικό στάδιο, στη βάση του κεντρικού ακτοπλοϊκού σχεδιασμού, όπου η κάθε συνδετήρια γραμμή αξιολογείται ως προς το επίπεδο εξυπηρέτησής της. Στη συνέχεια και με δεδομένο τις δημοσιονομικές της δυνατότητες η κεντρική κυβέρνηση προβαίνει στην μερική εφαρμογή του οδικού μεταφορικού ισοδυνάμου, για νησιωτικές περιοχές όπου η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση είναι περιορισμένη σε σχέση με την πολιτική της ίσης μεταχείρισης των αναγκών τους.

Η πολιτική εφαρμογής του οδικού μεταφορικού ισοδυνάμου, το οποίο εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 2009 στις Εβρίδες νήσους Coll και Tiree και επεκτάθηκε το 2012 στα νησιά Islay, Colonsay και Gigha και στο Arran το 2014, αναμένεται να επεκταθεί στο άμεσο μέλλον και στις ακτοπλοϊκές γραμμές των νησιών Harris, Skye, Raasay, Cumbrae και Lismore, εφόσον όμως οι δημοσιονομικές δυνατότητες της κυβέρνησης το επιτρέψουν²⁹.

²⁹ <https://www.pressandjournal.co.uk/fp/news/highlands/532301/ferry-fares-come-last-phase-road-equivalent-tariff-roll>.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ –

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

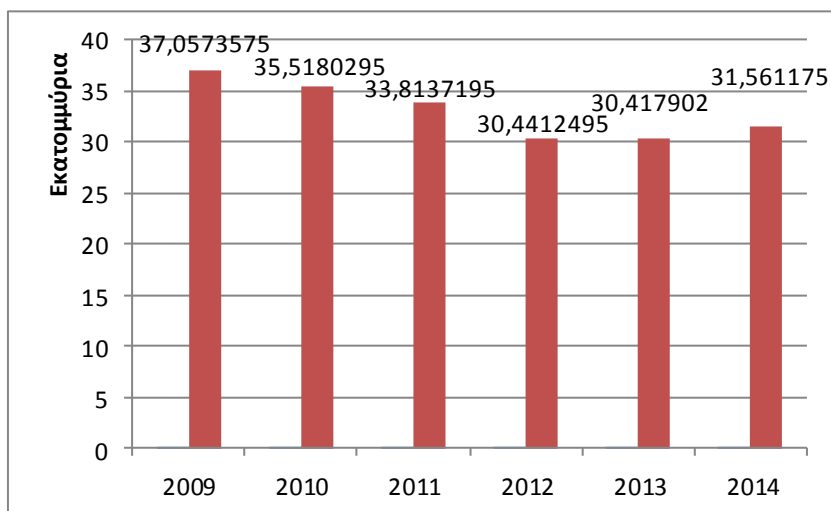
3.1 Επισκόπηση της ακτοπλοϊκής αγοράς

Το 2014 αποτέλεσε για τη χώρα μας ένα κομβικό έτος για την οικονομία της. Η ποσοστιαία μικρή μεν, αλλά αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) κατά 0.6%³⁰, ίσως σημαίνει και το τέλος μίας οκταετούς καθίζησης της παραγωγικής δυναμικής της χώρας. Διαφαίνονται ήδη τα πρώτα σημάδια αύξησης της εξωτερικής ζήτησης για υπηρεσίες καθώς επίσης και μια τάσης αναστροφής της αρνητικής τάσης στην ιδιωτική κατανάλωση. Η θετική αυτή εξέλιξη στην οικονομία οφείλεται κυρίως στη ζήτηση. Οι καταναλωτικές αποφάσεις είναι λιγότερο επιφυλακτικές σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ενώ και η μακροοικονομική σταθεροποίηση και βελτίωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών, αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για περαιτέρω ενίσχυση της κατανάλωσης. Μέσα σε αυτό το ρευστό περιβάλλον ο κλάδος της ακτοπλοΐας δραστηριοποιείται με γνώμονα να καλύψει τις ολοένα και μικρότερες αποδόσεις του παραγόμενου μεταφορικού έργου με τις απαιτούμενες συγκοινωνιακές ανάγκες των νησιών.

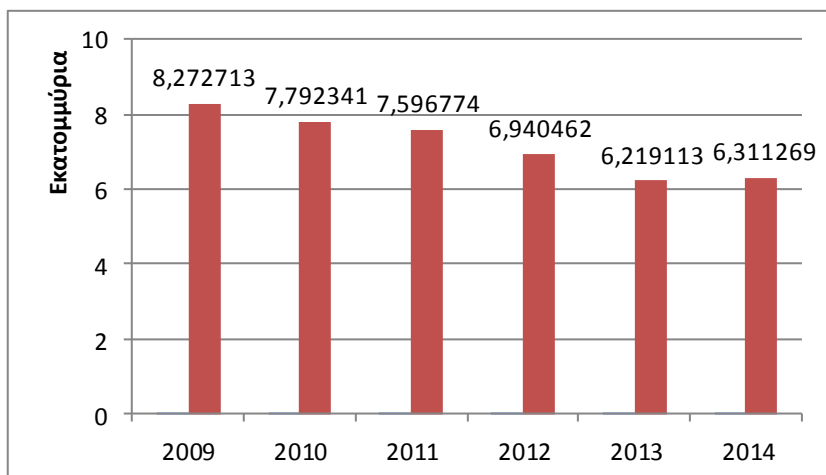
Το προηγούμενο έτος υπήρξε μία χρονιά ανάκαμψης της επιβατικής κίνησης της ακτοπλοϊκής αγοράς. Η πορεία καθόδου στην κίνηση επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών σταμάτησε με αντίστοιχες μικρές και οριακές αυξήσεις. Αν και τα τελευταία δύο έτη ο αριθμός των τουριστών στη χώρα αυξήθηκε σημαντικά, εντούτοις η αύξηση αυτή δεν επηρέασε την ακτοπλοϊκή αγορά και τα επίπεδα εσωτερικής ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές εξακολουθούν να βρίσκονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα, το 2014 η συνολική επιβατική κίνηση της ακτοπλοΐας αυξήθηκε σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο κατά 3,8%, αλλά σε σύγκριση με το 2009 είναι μειωμένη 14,8%. Επίσης, η κίνηση των οχημάτων Ι.Χ. αυξήθηκε κατά 1,5% σε σχέση με το 2013 αλλά είναι μειωμένη κατά 33,7% σε σχέση με το 2009. Τέλος, στα φορτηγά οχήματα η αύξηση της τελευταίας χρονιάς είναι 2,7% αλλά σαφώς μειωμένη σε σχέση με το 2009, κατά 24,9%. Για την ακρίβεια της παραπάνω ανάλυσης πρέπει να επισημανθεί ότι τα ανωτέρω δεδομένα που παρουσιάζονται και στα παρακάτω γραφήματα³¹, αναφέρονται στις εγχώριες θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένου και των πορθμειακών μεταφορών) και δεν περιλαμβάνουν την επιβατική και μεταφορική κίνηση των διεθνών ακτοπλοϊκών γραμμών.

³⁰ Πηγή: Eurostat και Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

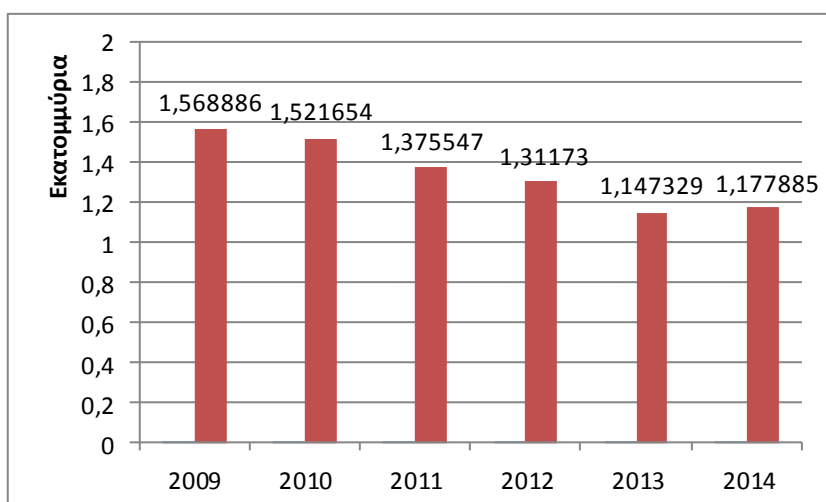
³¹ Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας/Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.



Γράφημα 4. Συνολική επιβατική κίνηση.



Γράφημα 5. Συνολική διακίνηση οχημάτων Ι.Χ.



Γράφημα 6. Συνολική διακίνηση φορτηγών.

Όπως προειπώθηκε, το 2014 υπήρξε αύξηση της συνολικής επιβατικής κίνησης σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 3,8% με τη σημαντικότερη άνοδο να παρουσιάζουν οι ανατολικές Κυκλάδες και ακολούθως το Ηράκλειο της Κρήτης και τα Δωδεκάνησα. Ο συνολικός αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν στις τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές πλην των πορθμείων έφθασε τα 13,3 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση επιπέδου 4,7%. Από τους διακινήθεντες αυτούς επιβάτες το 65% είχαν σκοπό του ταξιδιού τους τον τουρισμό και το 35% επαγγελματικούς λόγους καθώς και μετακινήσεις νησιωτών. Από το 65% των τουριστών το 35% ήταν Έλληνες και το 30% αλλοδαποί. Σύμφωνα με τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις ο εσωτερικός τουρισμός εμφάνισε περαιτέρω μείωση και το 2014.

Στις γραμμές Αιγαίου και Κρήτης, το 70% των επιβατών ταξιδεύει με πλοία μέσου όρου ηλικίας μικρότερου των 15 ετών, γεγονός που καθιστά τον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο εκ των νεώτερων παγκοσμίως.

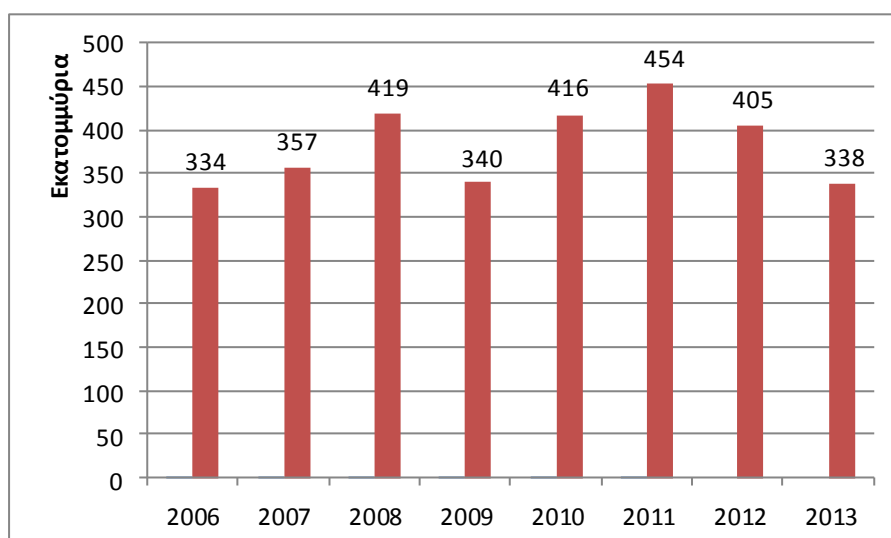
Πέρα από τη χαμηλή επιβατική κίνηση της τελευταίας πενταετίας, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ελλάδα είναι αντιμέτωπες με σημαντικούς και αβέβαιους επιχειρηματικούς κινδύνους. Αυτοί οι κίνδυνοι είναι οι εξής:

- Κίνδυνος από τη διακύμανση των τιμών των καυσίμων, δεδομένης της σημαντικής συμμετοχής του κόστους καυσίμων στο κόστος λειτουργίας.
- Κίνδυνος από τη διακύμανση των επιτοκίων δανεισμού. Σχεδόν το σύνολο των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων δανείων των περισσότερων εταιρειών είναι σε ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο Euribor³² πλέον περιθωρίου.
- Κίνδυνος ρευστότητας. Λόγω της υποχώρησης των οικονομικών μεγεθών αλλά και της σοβαρής περιστολής των δανειακών περιθωρίων των τραπεζών, η έλλειψη ρευστότητας έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Πολλές ακτοπλοϊκές εταιρίες βρίσκονται στις τελικές φάσεις των διαπραγματεύσεων με τις δανείστριες τράπεζές τους, προκειμένου να συμφωνήσουν την αναδιάρθρωση των όρων αποπληρωμής του συνόλου του δανεισμού τους. Επιπλέον όλες οι εταιρίες προκειμένου να ενισχύσουν τα κεφάλαια κίνησής τους έχουν εφαρμόσει στρατηγικές περιορισμού του λειτουργικού τους κόστους με αναδιάταξη του στόλου τους, αποδρομολογήσεις πλοίων, ρύθμιση των εμπορικών τους υποχρεώσεων σε μεταγενέστερο χρόνο, ενώ εξετάζουν, όπου υφίσταται περιθώριο, τις περιπτώσεις πώλησης πλοίων.

Το κόστος των καυσίμων αποτελεί ίσως την πιο κρίσιμη παράμετρο στη διαχείριση και δρομολόγηση των πλοίων για τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο. Το 2013 η τιμή του καυσίμου τύπου μαζούτ 380CST εκφρασμένη σε ευρώ μειώθηκε σε

³² Το Euribor διαμορφώνεται, υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Τραπεζικής Ομοσπονδίας, με βάση επιτοκιακά στοιχεία, για κάθε διάρκεια κατάθεσης, που συνεισφέρουν σαράντα δύο (42) ευρωπαϊκά τραπεζικά ιδρύματα, σε καθημερινή βάση.

σχέση με το 2012 κατά -10% ενώ από το 2006 η αύξηση είναι της τάξης του 92%. Ασφαλώς η ενδυνάμωση του ευρώ κατά το προηγούμενο έτος κατά περίπου 3% βοήθησε επίσης στην αποκλιμάκωση των τιμών καυσίμων. Το παρακάτω γράφημα³³ παρουσιάζει την εξέλιξη του κόστους καυσίμων και λιπαντικών των πέντε μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών (Α.Ν.Ε.Κ., Μινωϊκές Γραμμές, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways, Ν.Ε.Λ.) κατά την περίοδο 2006-2013 σε απόλυτους (μη αποπληθωρισμένους) αριθμούς σε συνάρτηση με την μέση ετήσια τιμή του 380CST Rotterdam εκφρασμένη σε ευρώ ανά τόνο (€/tonne). Ενδεικτικά, οι μέσες τιμές του καυσίμου 380CST Rotterdam (€/tonne) για το 2013 ήταν 445 ευρώ ενώ το 2012 ήταν 497 ευρώ και το 2006 234 ευρώ.



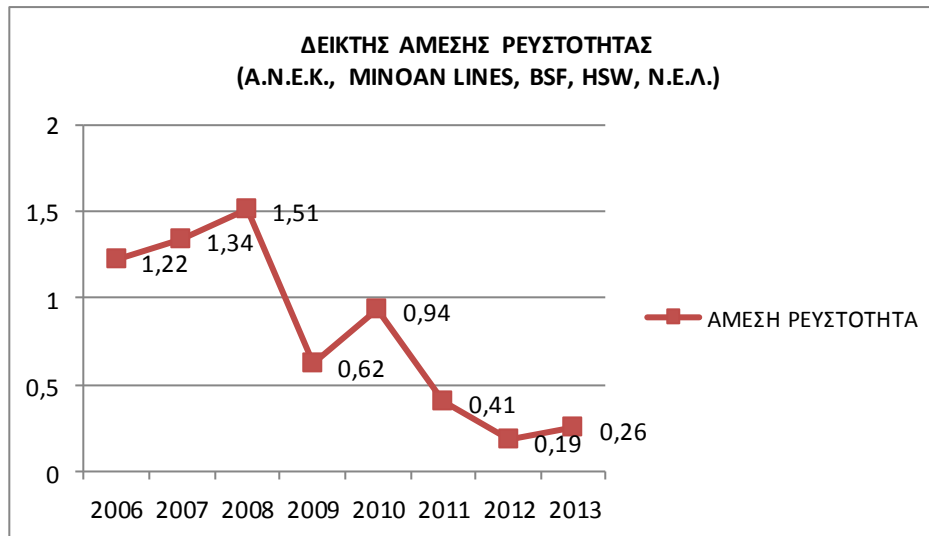
Γράφημα 7. Εξέλιξη κόστους καυσίμων των πέντε μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Παράλληλα με το κόστος καυσίμων, κίνδυνο για τον κλάδο αποτελεί και η συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ-δολαρίου (€/€) δεδομένου ότι οι διεθνείς τιμές των καυσίμων ορίζονται σε δολάρια Η.Π.Α. (\$). Καθώς τα έσοδα του ακτοπλοϊκού κλάδου είναι κυρίως σε ευρώ και το μεγαλύτερο μέρος των εξόδων του σε δολάρια, η ραγδαία υποτίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου κατά τον τελευταίο χρόνο έχει εκτοξεύσει το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων σε σχετικά υψηλά επίπεδα.

Η έλλειψη ρευστότητας είναι μία άλλη επίσης μεγάλη απειλή του ακτοπλοϊκού κλάδου. Κατά την τελευταία δεκαετία η κατάσταση είναι τραγική. Όπως απεικονίζεται και στο παρακάτω γράφημα 5 ο δείκτης γενικής ρευστότητας των πέντε μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών της χώρας είναι πρακτικά στο μηδέν παρά τη βελτίωση σε σχέση με το 2012 όπου μάλλον είδαμε τα χειρότερα. Η ανυπαρξία ρευστότητας οφείλεται σε σειρά παραγόντων όπως τη μειωμένη ζήτηση,

³³ Πηγή: ΧΡΤC Ε.Π.Ε. Σύμβουλοι Επιχειρήσεων.

τα μειωμένα και καθυστερημένα έσοδα που προέρχονται από τις άγονες γραμμές αλλά κυρίως την ανυπαρξία ταμειακών ροών. Στην τραγικότητα αυτής της κατάστασης πρέπει να προστεθεί και η κατάσταση που βρίσκονται και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της χώρας μας που αποτελούν τη βασική πηγή προσφοράς κεφαλαίων κίνησης του ακτοπλοϊκού κλάδου. Οι ελληνικές τράπεζες δεν είναι σε θέση να δανειοδοτήσουν τις περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, αλλά μόνο να προσφέρουν κάποιες πολύ μικρές «ενέσεις» ρευστότητας σε εταιρείες που πιστεύουν ότι έχουν προοπτικές ή είναι φορείς εξελίξεων στη διαδικασία αναμόρφωσης και αναδιοργάνωσης του κλάδου.



Γράφημα 8. Δείκτης ρευστότητας των πέντε μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά διανύει την πιο κρίσιμη περίοδο επιβίωσής της. Τα χρέη είναι στα ύψη, οι τιμές των καυσίμων είναι εξαιρετικά ευμετάβλητες και η επιβατική κίνηση παραμένει σταθερά χαμηλή. Το 2013, δύο (02) παραδοσιακές ακτοπλοϊκές εταιρίες, η Cretan Lines και η Strintzis Ferries ανέστειλαν την λειτουργία τους στις γραμμές Πειραιά-Ρέθυμνο και Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη, αντίστοιχα. Σημαντικά προβλήματα υπήρξαν πρόσφατα και στην εξυπηρέτηση των γραμμών του Βορείου Αιγαίου αλλά και στην γραμμή Ικαρίας-Σάμου, από τη Ν.Ε.Α. Μέσα σε αυτό προβληματικό περιβάλλον η πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών εταιρειών μειώνουν τα ελεύθερα δρομολογία τους και τις ταχύτητες για οικονομία καυσίμων, και προβαίνουν σε επιχειρηματικές αποφάσεις για μείωση των στόλων τους.

Τα τελευταία χρόνια οι ακτοπλοϊκοί στόλοι μειώνονται συνεχώς αφού τα πλοία πωλούνται στο εξωτερικό ή ναυλώνονται σε ξένων συμφερόντων εταιρείες ακόμα και σε

κυβερνήσεις³⁴. Με εξαίρεση τα δύο νεότευκτα πλοία του Ομίλου Attica που παραδόθηκαν δύο χρόνια μετά την έναρξη της κρίσης, το «Blue Star Delos», το 2011 και το «Blue Star Patmos», το 2012, δεν υπάρχει καμία νέα προσθήκη στον στόλο. Οι πέντε μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες A.N.E.K., Μινωϊκές Γραμμές, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και N.E.A. έχουν πουλήσει στη διάρκεια των χρόνων της κρίσης συνολικά δεκαέξι (16) πλοία με αποτέλεσμα ο συνολικός στόλος τους να έχει μειωθεί σήμερα στα εξήντα πέντε (65) πλοία έναντι ογδόντα ένα (81) το 2008. Με αυτό τον τρόπο οι ακτοπλοϊκές εταιρείες επιχειρούν να μειώσουν τον δανεισμό τους από τις τράπεζες και να αυξήσουν την ρευστότητά τους.

Πάντως, από τα αξιοσημείωτα της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς είναι ότι τα τελευταία χρόνια συνεχίζει να διαθέτει τον πιο σύγχρονο στόλο στην Ευρώπη. Από τα πλοία που σήμερα είναι δρομολογημένα τα είκοσι τέσσερα (24) έχουν μέσο όρο ηλικίας μικρότερο των δέκα (10) ετών και εξυπηρετούν το 60% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Παρά το γεγονός ότι οι συνολικές ζημιές του κλάδου την περίοδο 2009-2014 ξεπερνά το ένα (01) δισεκατομμύριο ευρώ, η αναβάθμιση των υπηρεσιών και η ανανέωση του στόλου βασίστηκε αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία και σε ιδιωτικά κεφάλαια και τραπεζικό δανεισμό χωρίς την παραμικρή επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Σε πρόσφατη μελέτη του, το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (I.O.B.E.) αναφέρει ότι η Ελλάδα διαθέτει τον ταχύτερο και ασφαλέστερο επιβατηγό στόλο της Ευρώπης. Η συνολική συνεισφορά της ελληνικής ακτοπλοΐας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) ανέρχεται σε 11,8 δισεκατομμύρια ευρώ ή στο 6,5% του Α.Ε.Π. Με όρους απασχόλησης υπολογίζεται σε 260.000 θέσεις εργασίας ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης, μέγεθος το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες.

3.2 Δομική ανάλυση του ακτοπλοϊκού σχεδιασμού

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός στη χώρα μας καλείται να ανταποκριθεί σε μία σειρά αντικειμενικών παραγόντων που σχετίζονται τόσο με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της ελληνικής νησιωτικής περιφέρειας όσο και σε βασικές ανεπάρκειες έργων υποδομής. Συγκεκριμένα:

- Η πλειοψηφία των νησιών του Αιγαίου Πελάγους βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα.

³⁴ Τον Οκτώβριο του 2014, ο Όμιλος Attica ανακοίνωσε την πώληση στην κυβέρνηση του Καναδά του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου «Blue Star Ithaki», έναντι συνολικού τιμήματος 31,2 εκατομμύρια ευρώ μετρητοίς. Το καθαρό κέρδος για τον Όμιλο Attica εκτιμάται ότι ανήλθε σε τέσσερα εκατομμύρια ευρώ.

- Ο πολυνησιακός χαρακτήρας και η μεγάλη γεωγραφική διασπορά των νησιών του Αιγαίου.
- Η ανομοιογένεια στα κοινωνικό-οικονομικά μεγέθη και το επίπεδο της ανάπτυξης των νησιών.
- Οι ευμετάβλητες καιρικές συνθήκες και η διακοπή της εξυπηρέτησης τόσο το χειμώνα αλλά μερικές φορές ακόμα και το καλοκαίρι (περίοδος μελτεμιών).
- Οι μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση.
- Ο μικρός όγκος μεταφορικού έργου σε σχέση με την περιοχή εξυπηρέτησης.
- Η σημαντική ποιοτική διαφορά ανάμεσα στα πλοία που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ακτοπλοΐας.
- Η κακή οργάνωση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών.

Υπό το δεδομένο αυτό πλαίσιο, ο ακτοπλοϊκός σχεδιασμός στη χώρα μας βασίζεται σε ένα δίκτυο κύριων και τοπικών ακτοπλοϊκών γραμμών, όπως αυτό προκύπτει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης, συνεκτιμώντας την τήρηση κάποιων ελάχιστων συγκοινωνιακών προϋποθέσεων που καθορίζονται σε ετήσια βάση με την Υπουργική Απόφαση του ενδεικτικού δικτύου:

α) Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα νομού, πρέπει να συνδέονται τουλάχιστον τρεις (03) φορές την εβδομάδα, με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με μία τουλάχιστον κύρια γραμμή,

β) Τα υπόλοιπα νησιά πρέπει να συνδέονται τουλάχιστον τρεις (03) ημέρες την εβδομάδα με την πρωτεύουσα του νομού που υπάγονται διοικητικά, απευθείας ή με ανταπόκριση, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές,

γ) Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην αυτή περιφέρεια πρέπει να συνδέονται μία (01) ημέρα την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την έδρα της οικείας περιφέρειας.

Στους πίνακες του Παρατήματος 3 αναλύονται ανά διοικητική περιφέρεια, το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών της χώρας κατά την δρομολογιακή περίοδο 2014-2015³⁵. Με ερυθρό χρώμα απεικονίζεται το σύνολο των δρομολογίων ανά γραμμή και με πράσινο χρώμα η ελάχιστη απαιτούμενη συχνότητα δρομολόγησης σύμφωνα με το υφιστάμενο γενικό ενδεικτικό ακτοπλοϊκό δίκτυο. Αντίστοιχα, με μωβ χρώμα απεικονίζονται τα νησιά των οποίων ο λιμένας τους αποτελεί πρωτεύουσα νομού ενώ σε γκρι φόντο περιγράφονται οι ακτοπλοϊκές γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

³⁵ Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας, Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.

Διαφοροποιήσεις από τη συχνότητα της απευθείας δρομολογιακής σύνδεσης των νησιών με την πρωτεύουσα του νομού στον οποίο υπάγονται (τουλάχιστον τρία (03) δρομολόγια την εβδομάδα) εμφανίζουν οι κάτωθι ακτοπλοϊκές συνδέσεις:

- Δύο (02) απευθείας δρομολόγια την εβδομάδα

- Αντικύθηρα-Κύθηρα-Πειραιάς (Τα Αντικύθηρα συνδέονται μία φορά απευθείας με τον λιμένα Πειραιά με επιστροφή και μία (01) φορά με τον λιμένα Γυθείου, ενώ τα Κύθηρα αν και ανήκουν διοικητικά στον Πειραιά συνδέονται επιπλέον και με ελεύθερη δρομολόγηση με τον λιμένα Νεάπολης Βοιών, που είναι ο πλησιέστερος λιμένας, με καθημερινά δρομολόγια).

- Ανάφη-Σύρος (Επιπλέον, η Ανάφη συνδέεται δύο (02) φορές απευθείας με τον λιμένα Πειραιά με δύο δρομολόγια με επιστροφή, ενώ συνδέεται και με τοπικό δρομολόγιο με τον λιμένα Θήρας).

- Θήρα-Θηρασιά-Σύρος (Σημειώνεται ότι τόσο ο λιμένας Θήρας, όσο και ο λιμένας Σύρου συνδέονται με δύο (02) έως επτά (07) καθημερινά δρομολόγια με τον λιμένα Πειραιά, ενώ ο λιμένας Θηρασιάς συνδέεται με πέντε (05) δρομολόγια την εβδομάδα με το λιμένα Θήρας).

- Δονούσα-Σύρος (Πέρα των δύο (02) δρομολογίων που τη συνδέουν με το λιμένα Σύρου, η Δονούσα συνδέεται με δύο (02) δρομολόγια με επιστροφή με τον Πειραιά και με τέσσερα (04) δρομολόγια με τη Νάξο, απ' όπου υπάρχει καθημερινή σύνδεση με τον Πειραιά και τη Σύρο).

- Καστελλόριζο-Ρόδος (Αντί τριών (03) τοπικών δρομολογίων με το λιμένα Ρόδου εκτελούνται δύο (02) δρομολόγια από τον Πειραιά, καθώς επίσης και ένα (01) τοπικό κατά τη θερινή περίοδο).

- Ένα (01) απευθείας δρομολόγιο την εβδομάδα

- Αγαθονήσι-Ρόδος (Υπάρχει ένα απευθείας δρομολόγιο με τον λιμένα Ρόδου, και επιπλέον τέσσερα (04) τοπικά δρομολόγια με τον λιμένα Πάτμου και πέντε (05) με τον λιμένα Καλύμνου, απ' όπου υπάρχει απευθείας σύνδεση με Ρόδο).

- Αστυπάλαια-Ρόδος (Υπάρχει μία (01) απευθείας σύνδεση από τον λιμένα Πειραιά με τον λιμένα Ρόδου καθώς και τρία (03) τοπικά δρομολόγια με Κάλυμνο, απ' όπου υπάρχει απευθείας σύνδεση με Ρόδο).

- Κανένα απευθείας δρομολόγιο

- Άγιος Ευστράτιος-Λέσβος (Υπάρχουν τρία (03) δρομολόγια από λιμένα Λαυρίου με τα οποία συνδέεται με τον λιμένα Μυρίνας Λήμνου, από όπου εξυπηρετείται διοικητικά και υπάρχει απευθείας σύνδεση με τη Λέσβο, καθώς και με τον λιμένα Καβάλας).

- Αντίπαρος-Σύρος (Δεν υφίσταται ανάγκη καθώς η Αντίπαρος συνδέεται καθημερινά με την Πάρο με πλήθος δρομολογίων).

- Δήλος-Σύρος (Δεν υφίσταται ανάγκη καθώς η Δήλος δεν κατοικείται και αποτελεί μόνο τουριστικό προορισμό ως αρχαιολογικός χώρος).

- Αρκιοί-Ρόδος (Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 η νησίδα των Αρκίων έχει σαράντα τέσσερις (44) κατοίκους. Συνδέεται καθημερινά με Πάτμο και Λέρο, απ' όπου υπάρχει απευθείας σύνδεση με τη Ρόδο).

- Τέλενδος-Ρόδος (Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει ενενήντα τέσσερις (94) κατοίκους. Η σύνδεση επιτυγχάνεται μέσω Καλύμνου με την οποία υπάρχει σύνδεση μία φορά την εβδομάδα).

- Φαρμακονήσι-Ρόδος (Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει δέκα (10) κατοίκους. Η σύνδεση επιτυγχάνεται μέσω Λέρου με την οποία υπάρχει σύνδεση μία (01) φορά την εβδομάδα).

- Ψέριμος-Ρόδος (Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει ογδόντα (80) κατοίκους. Η σύνδεση επιτυγχάνεται μέσω Καλύμνου με την οποία συνδέεται από τρεις (03) έως πέντε (05) φορές την εβδομάδα).

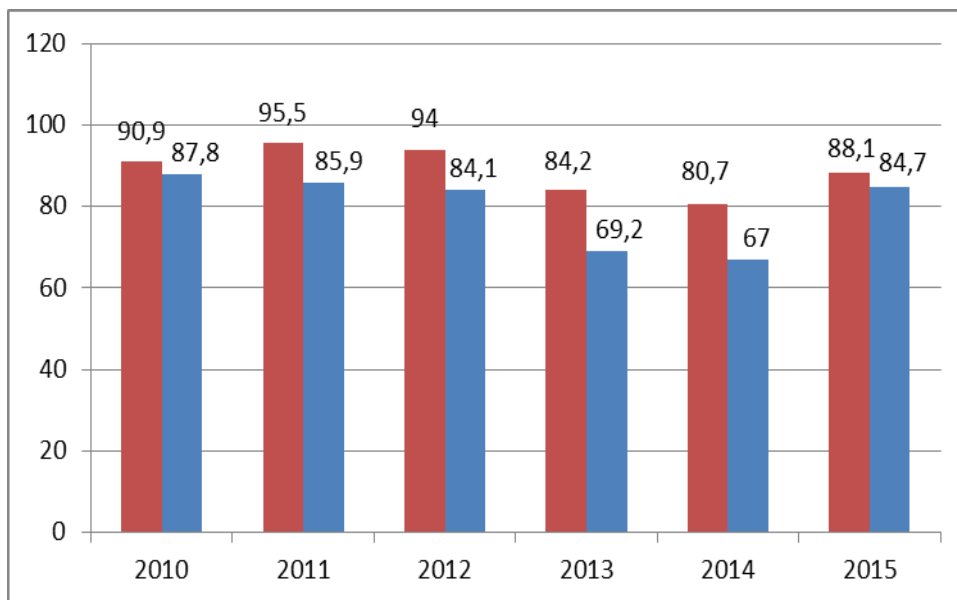
Από την παραπάνω ανάλυση της υφιστάμενης συχνότητας εκτέλεσης των ακτοπλοϊκών δρομολογίων προκύπτει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των συνδέσεων καλύπτει ή και τις περισσότερες φορές υπερκαλύπτει τις ελάχιστες απαιτήσεις της Αριθ.Πρωτ.: 3331.1/02/14/30-10-2014 (Β' 2964/04-11-2014) υπουργικής Απόφασης όσον αφορά τις συνδέσεις των νησιών με: α) την πρωτεύουσα του νομού τους, β) την έδρα της Περιφέρειας στην οποία υπάγονται και γ) την ηπειρωτική χώρα. Εξαιρώντας τις πορθμειακές δρομολογιακές γραμμές και αυτές με συχνότητα άνω των είκοσι (20) δρομολογίων την εβδομάδα, για κάθε νησί εκτελούνται κατά μέσον όρο τρία (03) επιπλέον δρομολόγια από τις ελάχιστες απαιτήσεις. Επίσης, περίπου το 65% των συνδέσεων για τις οποίες υφίστανται ελάχιστες απαιτήσεις συχνότητας δρομολογίων εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Το υψηλό αυτό ποσοστό δικαιολογείται εν μέρει από το γεγονός ότι το σύνολο σχεδόν των νησιών συνδέονται κανονικά με τις πρωτεύουσες των νομών τους και περίπου το 80% των νησιών συνδέονται απευθείας με την ηπειρωτική Ελλάδα και με την έδρα της περιφέρειάς τους.

3.3 Ανάλυση του επιδοτούμενου ακτοπλοϊκού δικτύου

Το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι το μεγαλύτερο σε έκταση θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο της Ευρώπης και ταυτόχρονα ένα από τα φθηνότερα σε κόστος (Baird & Wilmsmeier, 2012), παρότι την τελευταία εικοσαετία οι επιδοτήσεις του κράτους για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών έχουν αυξηθεί από 1,2 εκατομμύρια ευρώ το 1992 σε 67 εκατομμύρια ευρώ κατά το προηγούμενο έτος.

Το 2014, και υπό την ασφυκτική πίεση της τρόικας για δημοσιονομικό περιορισμό, οι κρατικές επιδοτήσεις για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ανήλθαν σε περίπου 67 εκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας νέα

μείωση κατά 3,2% σε σχέση με τον απολογισμό του 2013 και 20,3% σε σχέση με τον αντίστοιχο του 2012. Παρά ταύτα για το έτος 2015 οι προϋπολογισθείσες επιδοτήσεις αυξήθηκαν σε περίπου 88,1 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 6,5% σε σχέση με τον προϋπολογισμό του 2014³⁶. Απολογιστικά οι δαπάνες επιδότησης των άγονων γραμμών για το 2015 ανήλθαν σε περίπου 84,7 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας σημαντική αύξηση από τις αντίστοιχες του 2014 κατά 26,5%.



Γράφημα 6. Προϋπολογισμός (ερυθρό χρώμα) και απολογισμός (κυανό χρώμα) πληρωμών σε εκατομμύρια ευρώ, για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των «άγονων» γραμμών.

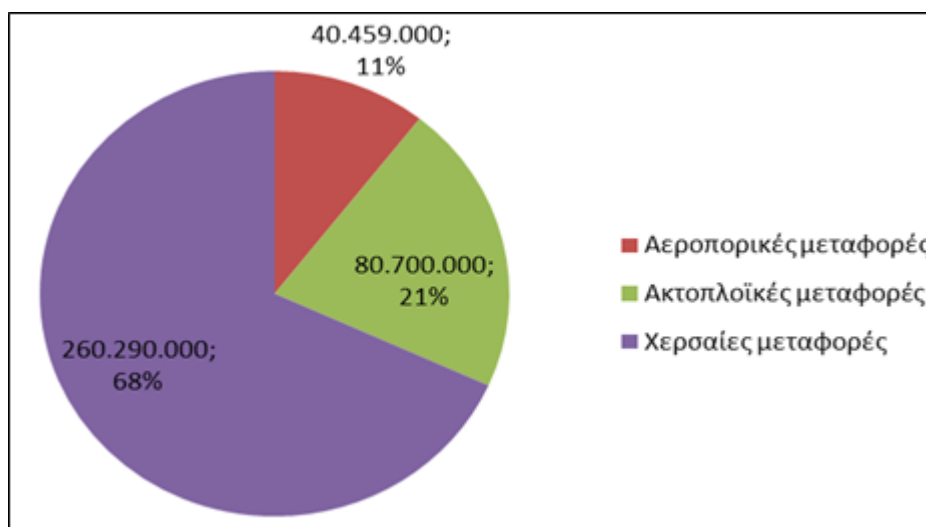
Γενικά οι κρατικές αποζημιώσεις στην ακτοπλοΐα παραμένουν σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα όχι μόνο σε σχέση με προηγούμενες περιόδους αλλά και σε σχέση με τις επιδοτήσεις που δίνονται σε οργανισμούς ή επιχειρήσεις που διαχειρίζονται και λειτουργούν λοιπά μέσα μαζικής μεταφοράς, χερσαία ή αεροπορικά. Συγκεκριμένα, κατά το 2014 προβλέφθηκαν οι παρακάτω δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού για επιδοτήσεις στον τομέα των μεταφορών³⁷:

ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ – ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 2014 (σε ευρώ)		
1.	Αεροπορικές μεταφορές	40.459.000
2.	Ακτοπλοϊκές μεταφορές	80.700.000
3.	Χερσαίες μεταφορές	260.290.000
	Επιχορήγηση στον Ο.Α.Σ.Α. (Ο.Σ.Υ.)	100.290.000

³⁶ Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας, Διεύθυνση Οικονομικού Συντονισμού και Παρακολούθησης Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων.

³⁷ <http://www.kathimerini.gr/797449/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/pws-moirasthkan-epidothseis--380-ekat-stis-metafores-to-2014> και <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=412976>.

Επιχορήγηση στον Ο.Α.Σ.Θ.	48.000.000
Επιχορήγηση στον Ο.Σ.Ε.-ΤΡΑΙΝΟΣΕ	111.000.000
Επιχορήγηση σε λοιπούς φορείς (Κ.Τ.Ε.Λ.)	1.000.000
ΣΥΝΟΛΟ	381.449.000



Γράφημα 7. Επιδοτήσεις του κρατικού προϋπολογισμού έτους 2014 ανά μεταφορικό κλάδο.

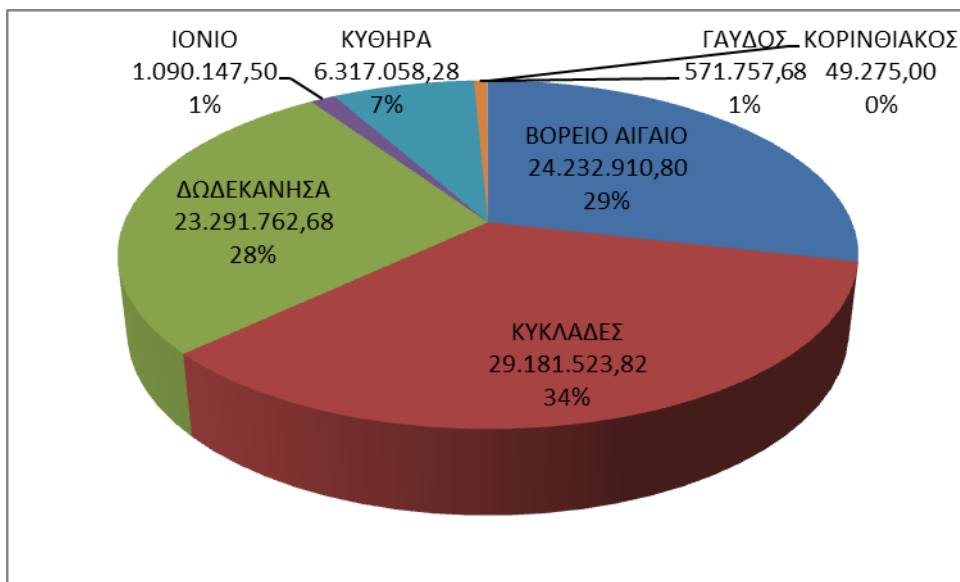
Όπως φαίνεται και από το γράφημα 7, ο κλάδος της ακτοπλοΐας, ο οποίος εξυπηρετεί 1,6 εκατομμύρια νησιωτών, επιδοτείται με πολύ μικρότερα ποσά απ' ό,τι επιδοτούνται οι άλλοι συγκοινωνιακοί κλάδοι. Τόσο οι αστικές συγκοινωνίες στα κέντρα των πόλεων, στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη όσο και οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, οι οποίες ελάχιστα εξυπηρετούν επιβάτες και πολύ περισσότερο εμπορεύματα, κοστίζουν κάθε χρόνο πολλαπλάσια εκατομμύρια στον Έλληνα πολίτη έναντι των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Η ακτοπλοΐα με τις ελάχιστες μεγάλες υποδομές, με σημαντικά τρέχοντα κόστη πετρελαίου, πληρωμάτων και πρόσθετης τιμολόγησης παροχής υπηρεσίας λαμβάνει συγκριτικά ελάχιστες επιδοτήσεις. Για το 2014 οι κρατικές επιδοτήσεις στην ακτοπλοΐα ανήλθαν στα μισά περίπου χρήματα από αυτές του 2008 ή του 2009. Τότε οι επιδοτήσεις άγγιζαν τα εκατόν τριάντα (130) εκατομμύρια ευρώ, τη στιγμή που σήμερα βρίσκονται κάτω από τα ογδόντα πέντε (85) εκατομμύρια.

Για το έτος 2015, οι δαπάνες της Πολιτείας για την ακτοπλοϊκή κάλυψη των γραμμών που δεν καλύφθηκαν από την ελεύθερη επιχειρηματική πρωτοβουλία ανήλθαν σε περίπου 84,7 εκατομμύρια ευρώ και αφορούσαν τόσο νέες, μονοετείς πλέον, συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας όσο και παλαιότερες (πολυετείς), οι οποίες παραμένουν σε ισχύ. Στο Παράρτημα 4 παρουσιάζονται αναλυτικά οι επιδοτούμενες γραμμές, ομαδοποιημένες ανά πολυετείς και μονοετείς συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, με παράλληλη παραβολή της συχνότητας των δρομολογίων που εκτελούνται εβδομαδιαίως, τα μισθώματα που καταβάλλονται (από 01-01-2015 έως 31-12-2015) και το χρόνο λήξης των σχετικών τους συμβάσεων. Για διευκόλυνση της

ερευνητικής ανάλυσης παραβάλλονται επίσης στοιχεία αναφορικά με το μιλιομετρικό μήκος των γραμμών που επιδοτούνται, τον αριθμό των κατοίκων που εξυπηρετούν, και την πρόσφατη διακίνηση επιβατών και οχημάτων (διακίνηση επιβατών 2014)³⁸.

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, από τις εβδομήντα πέντε (75) συνολικά επιδοτούμενες γραμμές, οι είκοσι τέσσερις (24) χαρακτηρίζονται κύριες γραμμές (ποσοστό 32%) και οι υπόλοιπες πενήντα μία (51) είναι τοπικές γραμμές (ποσοστό 68%). Παρά ταύτα περίπου το 62,2% των δαπανών για τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών της ακτοπλοΐας αντλείται από κύριες γραμμές, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό κατευθύνεται στις τοπικές γραμμές. Από πλευράς μήκους των γραμμών, το 25% των «άγονων» γραμμών είναι συνολικού μήκους άνω των εκατό (100) ναυτικών μιλίων και οι υπόλοιπες κάτω από το όριο αυτό. Οι γραμμές αυτές επιδοτούνται με περίπου το 58% των συνολικών δημοσιονομικών πόρων που διατίθενται για τις «άγονες» γραμμές. Τα βασικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από μία πρώτη ανάλυση του επιδοτούμενου ακτοπλοϊκού δικτύου μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Το όλο σύστημα των γραμμών που εξυπηρετούνται μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διακρίνεται από υψηλή λειτουργική πολυπλοκότητα (λόγω και της νησιωτικής γεωμορφολογίας της χώρας μας) και από διαφοροποιούμενα μεγέθη επιδοτήσεων.
- Το 62% των συνολικών επιδοτήσεων στον ακτοπλοϊκό κλάδο αφορούν «άγονες» γραμμές των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων, των μεγαλύτερων νησιωτικών συμπλεγμάτων της χώρας.



Γράφημα 8. Γεωγραφική κατανομή των επιδοτήσεων στην ακτοπλοΐα για το έτος 2015.

³⁸ Πηγές: Υπουργείο Ναυτιλίας, Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών & Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

- Ορισμένες από τις γραμμές μεγάλου μήκους (π.χ. Πειραιάς-Αστυπάλαια-Κάλυμνος- Κως -Νίσυρος-Τήλος-Ρόδος, Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Πυθαγόρειο, Ρόδος-Κως-Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αγαθονήσι ή Πυθαγόρειο-Ικαρία-Πάτμος-Λειψοί-Λέρος-Κάλυμνος-Κως, εμφανίζονται να λαμβάνουν χαμηλές επιδοτήσεις για το μέγεθός τους σε σύγκριση με άλλες γραμμές.

- Άλλες γραμμές (π.χ. Καβάλα-Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Βαθύ Σάμου ή Σύρος-Τήνος-Ανδρος), οι οποίες εμφανίζουν σχετικά σημαντικό μεταφορικό έργο (ένδειξη για ενδεχόμενη βιωσιμότητά τους και εκτός πλαισίου κρατικής επιδότησης), λαμβάνουν σχετικά υψηλές επιδοτήσεις ως προς τις δυνατότητες εκμετάλλευσής τους.

- Οι γραμμές Πειραιάς-Κύθηρα-Αντικύθηρα-Καστέλλι και Πειραιάς-Κύθηρα-Καστέλλι αποσκοπούν στην κάλυψη της ελάχιστης απαίτησης σύνδεσης των Κυθήρων και των Αντικυθήρων με την πρωτεύουσα του νομού στον οποίο υπάγονται (Αθήνα). Οι υπόλοιπες τρεις, και μάλιστα επιδοτούμενες γραμμές (Γύθειο-Κύθηρα-Αντικύθηρα-Καστέλλι, Καλαμάτα-Κύθηρα-Καστέλλι ή Ρέθυμνο και Νεάπολη-Κύθηρα-Αντικύθηρα), δεν καλύπτουν κάποια ελάχιστη απαίτηση σύνδεσης των νησιών αυτών με το διοικητικό τους κέντρο, αλλά προσφέρουν επιπρόσθετη ακτοπλοϊκή σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα (με νομούς Λακωνίας και Μεσσηνίας). Επισημαίνεται ότι τα Κύθηρα συνδέονται με την Νεάπολη Λακωνίας με ελεύθερα δρομολόγια.

- Υπάρχουν επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού (Πηγάδια-Διαφάνι Καρπάθου, Αιγιάλη-Κατάπολα Αμοργού και Καρκινάγρι-Τραπάλου-Μαγγανίτης-Άγιος Κύρηκος Ικαρίας) με επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού περίπου 500.000 ευρώ.

- Υπάρχουν επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές (π.χ. Ψαρά-Χίος, Χάλκη-Σκάλα Καμείρου Ρόδου, Τήλος-Ρόδος και Θηρασιά-Θήρα), οι οποίες υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτούμενες συνδέσεις των νησιών με τα διοικητικά τους κέντρα.

- Επιδοτούνται ακτοπλοϊκές γραμμές ή τμήματα γραμμών που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του γενικού ενδεικτικού δικτύου (π.χ. Νάξος-Αστυπάλαια, Νίσυρος-Κως, Πάτμος-Λειψοί-Λέρος, Ηράκλειο-Σητεία). Η γραμμή Ηράκλειο-Σητεία αυξάνει το μήκος της επιδοτούμενης γραμμής επιβαρύνοντας παράλληλα και τον κρατικό προϋπολογισμό.

Πάντως, οι ιδιαιτερότητες του νησιωτικού συγκοινωνιακού χάρτη της χώρας μας δεν μπορούν να αιτιολογήσουν πλήρως τις ανομοιομορφίες και τις διαφοροποιήσεις του σχεδιασμού των επιδοτούμενων γραμμών και των μισθωμάτων που καταβάλλονται για την εξυπηρέτησή τους. Το κεφάλαιο «άγονες γραμμές» είναι τόσο περίπλοκο, έτσι ώστε κανένας αρμόδιος φορέας δεν γνωρίζει ακριβή στοιχεία που να αιτιολογούν το ύψος των επιδοτήσεων σε συγκεκριμένες γραμμές.

3.4 Αδυναμίες του νησιωτικού συγκοινωνιακού δικτύου

Είναι αξιοσημείωτο ότι τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις προηγούμενες αναλύσεις δε διαφοροποιούνται σημαντικά με το πέρασμα του χρόνου. Και αυτό γιατί δεν υλοποιήθηκε καμία ουσιαστική διαφοροποίηση στη δομή και στα χαρακτηριστικά του δικτύου. Το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο παραμένει σχεδόν αναλλοίωτο στη βάση που διαχρονικά ίσχυε, με τη λειτουργία μίας σειράς κύριων δρομολογιακών γραμμών με αφετήριο ηπειρωτικό λιμάνι, συνήθως τον Πειραιά, και μίας σειράς τοπικών δρομολογιακών γραμμών. Με αυτό τον τρόπο διαμορφώνεται ένα ουσιαστικά δαιδαλώδες «πολικό» συγκοινωνιακό δίκτυο με βασικά γνωρίσματα τη γραμμική ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών και τη χρήση του Πειραιά ως σημαντικού κεντρικού λιμένα, ο οποίος συνδέεται ακτινωτά με το σύνολο σχεδόν των νησιών του Αιγαίου. Η σύνθεση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τον τρόπο αυτό δημιουργεί μία σειρά προβλημάτων και αδυναμιών όπως:

- Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί σοβαρές καθυστερήσεις, ιδίως για τους επιβάτες των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών και στερεί την επικοινωνία μεταξύ γειτονικών νησιών που συμβαίνει να μη βρίσκονται πάνω στην ίδια γραμμή. Βέβαια ο μεγάλος αριθμός ενδιάμεσων προσεγγίσεων σε κάποια από τα δρομολόγια επιμηκύνει μεν το χρόνο ταξιδιού, αλλά παράλληλα μειώνει το κόστος εκμετάλλευσης και κατά συνέπεια διατηρεί χαμηλά επίπεδα ναύλων. Είναι γεγονός ότι οι γραμμές μεγάλου μήκους έχουν καλά αποτελέσματα εκμετάλλευσης για τα μεγάλα και παλιά πλοία. Το πρόβλημα όμως εντείνεται για τα νέα πλοία που έχουν αυξημένα κοστολόγια εκμετάλλευσης με αποτέλεσμα, δεδομένου και του υφιστάμενου σχεδιασμού των γραμμών, να οδηγείται η ακτοπλοΐα σε μη οικονομικά βιώσιμες γραμμές.
- Η κυρίαρχη θέση του Πειραιά ως συνήθη αφετήριου λιμένα (ποσοστό 60% επί του συνόλου των ακτοπλοϊκών γραμμών του γενικού ενδεικτικού δικτύου) προκαλεί σοβαρές συμφορήσεις, ιδιαίτερα τους μήνες τουριστικής αιχμής, τόσο στο λιμάνι του Πειραιά όσο και στους λιμένες των νησιών με τους οποίους συνδέεται.
- Είναι εξαιρετικά μεγάλο, άνω του 50%, το ποσοστό των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τους ηπειρωτικό λιμάνι. Με αυτόν τον τρόπο ο σχεδιασμός του δικτύου δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς. Ένας περισσότερο ορθολογικός σχεδιασμός του δικτύου θα παρείχε τη δυνατότητα λειτουργίας μικρότερου πλήθους τέτοιων γραμμών που θα καλούνταν να εξυπηρετήσουν υψηλά επίπεδα ζήτησης, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα των γραμμών και εξοικονομώντας σημαντικούς πόρους.
- Το ποσοστό των ενδονησιωτικών γραμμών είναι σχετικά μικρό δεδομένου του νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας και της λειτουργίας των νησιωτικών περιφερειών σε διοικητικά και περιφερειακά επίπεδα.

- Το πλήθος των γραμμών που λειτουργούν μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (εβδομήντα πέντε (75) ακτοπλοϊκές γραμμές) κρίνεται εξαιρετικά μεγάλο.

Ειδικότερα, το δίκτυο των «άγονων» γραμμών παρουσιάζει τα παρακάτω δυσμενή χαρακτηριστικά:

- Το πλήθος των διαπεριφερειακών και ενδονησιωτικών δρομολογιακών γραμμών είναι συγκριτικά μικρό.

- Πάνω από το 50% των δρομολογιακών γραμμών εκτελούνται με συχνότητα μικρότερη ή ίση με 2 δρομολόγια την εβδομάδα.

- Το 61,3% των δρομολογιακών γραμμών εκτελούνται υπό καθεστώς μονοετών συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, χρόνος που σαφώς δεν εξασφαλίζει στις εμπλεκόμενες εταιρείες την απαιτούμενη ελαστικότητα για να καλυφθούν τυχόν αποσβέσεις ή/και ζημιές που προκύπτουν. Έτσι αποκλείονται επενδυτικά πλάνα για επιχειρηματική αξιοποίηση των συγκοινωνιακών γραμμών.

- Το 40% των «άγονων» γραμμών έχουν υψηλό κόστος επιδότησης, με τιμές ετήσιας δαπάνης για το κράτος μεγαλύτερες από ένα εκατομμύριο ευρώ (1.000.000 €) ανά γραμμή.

- Το 41% των λιμένων συνδέεται με ένα (01) μόνο λιμάνι («point-to-point» συνδέσεις).

- Περίπου το 15% των νησιωτικών λιμένων εξυπηρετείται κατά μέσο όρο με συχνότητα μικρότερη από δύο (02) δρομολόγια την εβδομάδα.

- Μόλις το 5% των νησιωτικών λιμένων εξυπηρετείται καθημερινά με ένα (01) ή δύο (02) δρομολόγια την ημέρα ή και περισσότερο.

Ο μέχρι τώρα σχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου και ο καθορισμός του ελάχιστου επιπέδου εξυπηρέτησης γίνεται με εμπειρικό τρόπο και βασίζεται σε ιστορικά δεδομένα και όχι αναγκαστικά στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων αλλά ούτε και στις αναπτυξιακές δυνατότητες των νησιών. Χαρακτηριστικό είναι το περιεχόμενο του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο κάθε δρομολογιακή περίοδο αποτελεί μία επανάληψη ουσιαστικά του προηγούμενου με την προσθήκη κάποιων νέων γραμμών που κατά βάση η ακτοπλοϊκή αγορά έχει «υποδείξει» με την εκδήλωση ενδιαφέροντός για την εκτέλεση ελεύθερων δρομολογίων σε αυτές.

Έτσι αυτό που μέχρι σήμερα συμβαίνει είναι να παίρνονται αποφάσεις που δεν είναι αποτέλεσμα μελέτης πραγματικών και επικαιροποιημένων στοιχείων των συγκοινωνιακών αναγκών και επιθυμιών, αλλά βασίζονται κατά κύριο λόγο στην αίσθηση και εμπειρία που με τα χρόνια δημιουργείται για τις όποιες ανάγκες, και στις ισχυρές πιέσεις και επιρροές τοπικών κέντρων πίεσης (lobby groups). Επίσης, ο υπολογισμός των επιδοτήσεων που καταβάλλονται μέσω των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας βασίζεται σε σταθερά ιστορικά δεδομένα προηγούμενων ετών, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το εξαιρετικά ευμετάβλητο λειτουργικό

περιβάλλον του ακτοπλοϊκού κλάδου. Αποτέλεσμα αυτού, να υφίστανται «άγονες γραμμές» με σχετικά υψηλό κόστος εξυπηρέτησης, ενώ άλλες αντίστοιχες γραμμές να εξυπηρετούνται με σχετικά χαμηλή επιδότηση με σαφείς επιπτώσεις στη συχνότητα και στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί και η έλλειψη συντονισμού και συνέργειας μεταξύ των ακτοπλοϊκού και του αεροπορικού νησιωτικού δικτύου μεταφορών. Σύμφωνα με πρόσφατη ερευνητική μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά (Angelopoulos, Chlomoudis, Christofas & Papadimitriou, 2013) υπάρχουν αρκετές επικαλύψεις των δύο συγκοινωνιακών δικτύων, καθώς επίσης και επικαλύψεις επιδοτούμενων αεροπορικών γραμμών με κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

4.1 Μεθοδολογία αξιολόγησης

Ο όρος της αποδοτικότητας σε έναν μηχανισμό επιδοτήσεων και οικονομικών ενισχύσεων είναι εξαιρετικά σημαντικός και καθοριστικός στη λήψη σχετικών αποφάσεων, ιδιαίτερα όταν αυτές έχουν δημόσιο χαρακτήρα. Στο πλαίσιο αυτό, η παροχή δημόσιας υπηρεσίας οφείλει να αξιολογείται σε τακτική βάση και να αναθεωρείται όπου το δημόσιο συμφέρον τείνει να ελαττώνεται, τόσο από πλευράς κόστους όσο και από πλευράς ποιότητας υπηρεσίας. Υπό το παραπάνω πρίσμα, θα παρουσιαστεί παρακάτω μία συγκριτική αξιολόγηση του κόστους των επιδοτούμενων γραμμών ακολουθώντας την απλή προσέγγιση της οικονομικής θεωρίας περί ισορροπίας της αγοράς, όπως αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο.

Η μεθοδολογία της αξιολόγησης θα βασιστεί στα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία του κόστους των επιδοτήσεων και της επιβατικής κίνησης για κάθε «άγωνα» γραμμή. Ο υπολογισμός των παραμέτρων επιβατομίλι (passenger mile) και οχηματομίλι (vehicle mile) από τη μία πλευρά και επιδότηση ανά μίλι (subsidy per mile) από την άλλη, αποσκοπεί στο να καθορίσει αντίστοιχα και σε ένα σημαντικό βαθμό τη ζήτηση και την προσφορά του μεταφορικού έργου στην ακτοπλοϊκή αγορά. Οι μεταβλητές του επιβατομιλίου και του οχηματομιλίου δηλώνουν τον όγκο του μεταφορικού έργου σε επιβάτες και οχήματα παραμετροποιημένο ως προς το μήκος της ακτοπλοϊκής γραμμής και τη συχνότητα των δρομολογίων της. Από την άλλη πλευρά, πρέπει να επισημανθεί ότι ο καθορισμός της προσφοράς του μεταφορικού έργου σε μία ακτοπλοϊκή γραμμή είναι μία εξαιρετικά δύσκολη διαδικασία καθόσον το κόστος λειτουργίας είναι διαφορετικό για κάθε πλοίο που δραστηριοποιείται ενώ και η πληροφόρηση για το κόστος αυτό δεν μπορεί να κριθεί αξιόπιστο όσο το μεταφορικό έργο παρέχεται από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Όμως μία συγκριτική ανάλυση του μεταφορικού κόστους ανά γραμμή παραμετροποιημένο στο ύψος της επιδότησης μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά συμπεράσματα για τη διαμόρφωση του δημοσιονομικού κόστους της παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο. Δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι αναφερόμαστε σε «άγονες» γραμμές, όπου η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης για παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθορίζεται από το κόστος της κρατικής επιδότησης.

Όπως έχει προαναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια το ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο παρουσιάζει ποικίλα γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά έτσι ώστε η εξέτασή

του δεν μπορεί να το αντιμετωπίζει ως ενιαίο σύνολο. Με βάση αυτή την πραγματική πτυχή της νησιωτικής συγκοινωνίας στην Ελλάδα και προκειμένου τα συμπεράσματα της ανάλυσης να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο αντικειμενικά και ρεαλιστικά, οι «άγονες» γραμμές θα κατηγοριοποιηθούν ως προς τα γεωγραφικά και διοικητικά τους χαρακτηριστικά, όπως αυτά απορρέουν από το θεσμικό πλαίσιο του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, σε τέσσερις ομάδες-κατηγορίες γραμμών. Οι ομάδες αυτές είναι οι ακόλουθες:

- α) Απευθείας «point-to-point» συνδέσεις ενδοπεριφερειακών λιμένων, δηλαδή μικρές τοπικές γραμμές (ομάδα 1),
- β) Τοπικές συνδέσεις με πολλαπλές προσεγγίσεις λιμένων (ομάδα 2),
- γ) Διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης (ομάδα 3) και
- δ) Διαπεριφερειακές συνδέσεις με νησιωτικό λιμένα αναχώρησης (ομάδα 4).

Στη συνέχεια η αξιολόγηση θα επικεντρωθεί στη διασπορά των τιμών του κόστους επιδότησης ανά μίλι του τελευταίου έτους για κάθε κατηγορία γραμμών, παρουσιάζοντας το πόσο το κόστος αυτό μεταβάλλεται και διαφέρει. Η μεταβλητότητα των αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το βαθμό συσχέτισής τους με την επιβατική κίνηση θα εκτιμήσει ανάλογα αν το σύστημα ανάθεσης των δημοσίων υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στο πλαίσιο ενός μηχανισμού κόστους-απόδοσης, ανταποκρίνεται ορθολογικά στις διαφορετικές απαιτήσεις του κοινωνιακού σχεδιασμού λειτουργώντας κοντά σε ένα σημείο ισορροπίας ζήτησης και προσφοράς του μεταφορικού έργου στην αγορά της ακτοπλοΐας.

4.2 Συγκριτική ανάλυση δεδομένων

Στο Παράρτημα 5 παρουσιάζονται στατιστικά δεδομένα ανά κατηγοριοποιημένη «άγωνα» γραμμή με υπολογισμό των μεγθών επιβατομίλι/passenger mile, οχηματομίλι/vehicle mile (ζήτηση μεταφορικού έργου) και κόστος επιδότησης ανά μίλι (προσφορά μεταφορικού έργου).

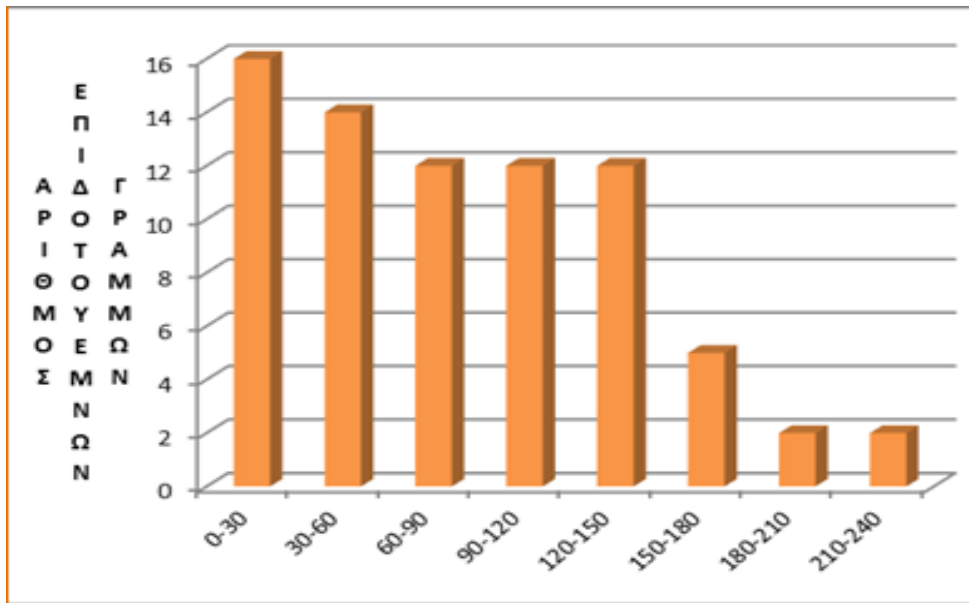
Όπως έχει προαναφερθεί, οι παράμετροι του επιβατομιλίου και του οχηματομιλίου μας προσφέρουν τη δυνατότητα να μετρήσουμε σε ένα μεγάλο βαθμό τον όγκο της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, συνδυάζοντας την επιβατική κίνηση με τη χωρική διάσταση και τη συχνότητα της παραγόμενης υπηρεσίας μεταφοράς. Γραμμές με υψηλή τιμή επιβατομιλίου δείχνουν είτε υψηλή επιβατική κίνηση, έτσι ώστε οι γραμμές αυτές να κινούνται σε όρια επιχειρηματικής βιωσιμότητας, είτε γραμμικό ακτοπλοϊκό σχεδιασμό (πολλαπλές προσεγγίσεις λιμένων). Αντίθετα, γραμμές με χαμηλή τιμή επιβατομιλίου δείχνουν μικρή επιβατική κίνηση, η οποία μπορεί να οφείλεται είτε σε περιφερειακές αδυναμίες του νησιωτικού χώρου (υψηλή νησιωτικότητα, μικρή προσβασιμότητα ή προσπελασιμότητα) είτε σε χαμηλή αλλά απαραίτητη

ακτοπλοϊκή συχνότητα όπως νησιά με εθνική σημασία (Αγαθονήσι, Φαρμακονήσι, Λέβιθα, Ψέριμος).

Οι πέντε γραμμές με το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο σε επιβατομίλια είναι οι γραμμές Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Πυθαγόρειο Σάμου (1.347.238.256), Σύρος-Πάρος-Νάξος-Σίκινος-Φολέγανδρος-Ίος-Θηρασιά-Θήρα-Ανάφη (1.121.833.440), Λαύριο-Άγιος Ευστράτιος-Λήμνος (1.056.991.584), Κατάπολα-Αιγιάλη-Δονούσα-Κουφονήσι-Σχοινούσα-Ηρακλειά-Νάξος (927.285.840) και Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη (706.610.056). Αντίθετα, οι γραμμές με το μικρότερο μεταφορικό έργο σε επιβατομίλια είναι οι γραμμές Κύθηρα-Αντικύθηρα (1.195.168), Ξηρόκαμπος Λέρου-Μαστιχάρι Κω (1.925.406), Ψαρά-Μεστά ή Βολισσός Χίου (2.236.572), Λέρος-Λειψοί-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Φαρμακονήσι (4.936.032) και Θηρασιά-Θήρα (4.970.160). Αντίστοιχα σε οχηματομίλια, οι πέντε γραμμές με το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο είναι οι γραμμές Λαύριο-Άγιος Ευστράτιος-Λήμνος (205.742.240), Κύμη-Σκύρος (91.091.520), Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη (82.920.512), Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Πυθαγόρειο Σάμου (80.389.244) και Πειραιάς-Πάτμος-Λειψοί-Λέρος-Κως-Σύμη-Ρόδος (71.341.504). Αντίθετα, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τα λιγότερα οχηματομίλια είναι οι γραμμές Ρόδος-Καστελλόριζο με ταχύπλοο πλοίο (86.240), Κατάπολα-Θήρα-Ίος, (147.204), Ψαρά-Μεστά ή Βολισσός Χίου (176.904), Πάτμος-Λειψοί-Λέρος (193.440) και Κύθηρα-Αντικύθηρα (243.984).

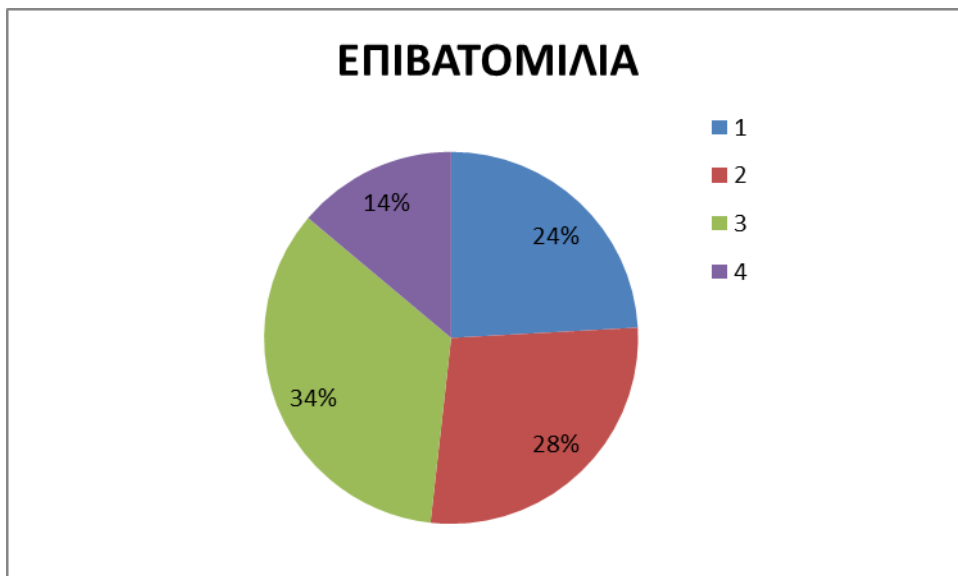
Από την πλευρά της προσφοράς, η τιμή της επιδότησης ανά μίλι (subsidy per mile) είναι ένας εξαιρετικά χρήσιμος μετρικός δείκτης αξιολόγησης των προσφερόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Επισημαίνεται ότι το ύψος της επιδότησης ανά μίλι είναι καθοριστικός παράγοντας της διαμόρφωσης της τιμής προσφοράς των μεταφορέων κατά τη συμμετοχή τους στους διαγωνισμούς ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Οι γραμμές με την μεγαλύτερη επιδότηση ανά μίλι είναι οι γραμμές Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ηρακλειά-Σχοινούσα-Κουφονήσι-Κατάπολα (236,91€ στην πολυετή σύμβαση και 214,78€ στην μονοετή), Πειραιάς-Νάξος-Αστυπάλαια (195,83€) και Καβάλα-Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Βαθύ Σάμου (183,60€). Αντίθετα, το μικρότερο δημοσιονομικό κόστος ανά μίλι αντλούν οι γραμμές Λέρος-Λειψοί-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Φαρμακονήσι (11,30€), Δάφνη-Ιερά Μονή Μεγίστης Λαύρας (12,76€), Ιερισσός-Ιερά Μονές Αγίου Όρους (13,25€) και Ξηρόκαμπος Λέρου-Μαστιχάρι Κω (16,88€).

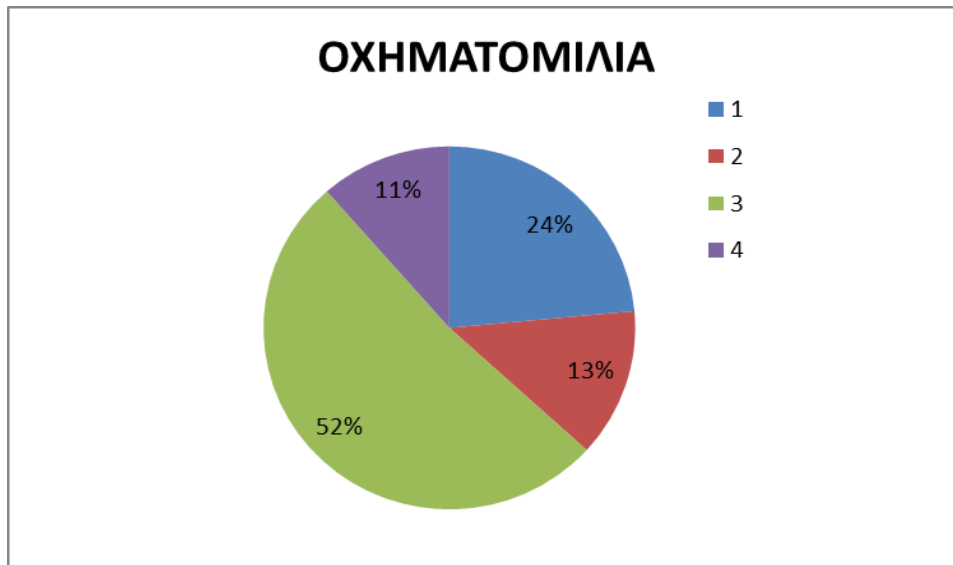


Γράφημα 9. Επιδότηση ανά μίλι σε ευρώ.

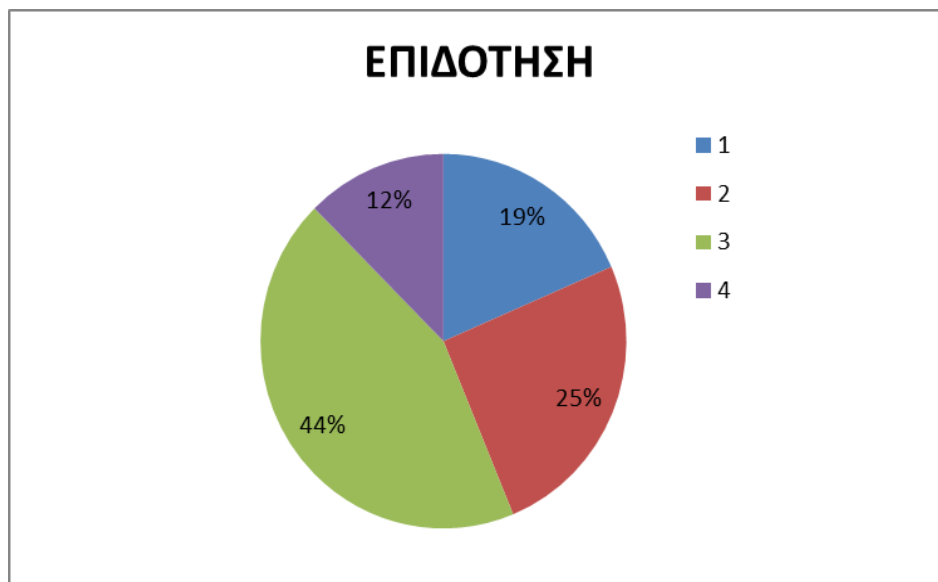
Σημαντική εικόνα του μεταφορικού έργου στις «άγονες» γραμμές και του κόστους του που καταβάλλεται στη βάση του ακτοπλοϊκού σχεδιασμού μας δίνουν τα παρακάτω διαγράμματα με τα μερίδια των κατηγοριών των «άγονων» γραμμών σε επιβατομύρια και οχηματομύρια και στην κατανομή των δημοσιονομικών πόρων για συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας ακτοπλοϊκής υπηρεσίας.



Γράφημα 10. Μεταφορικό έργο σε επιβατομύρια ανά κατηγορία «άγονων» γραμμών.



Γράφημα 11. Μεταφορικό έργο σε οχηματομίλια ανά κατηγορία «άγονων» γραμμών.



Γράφημα 12. Η κρατική επιδότηση ανά κατηγορία «άγονων» γραμμών.

Οι γραμμές της ομάδας 3 (διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης) εμφανίζουν σχεδόν διπλάσιο μεταφορικό έργο από αυτό των υπολοίπων κατηγοριών, ενώ παράλληλα, αντλούν περίπου και τον μισό προϋπολογισμό των επιδοτήσεων της ακτοπλοΐας. Τα παραπάνω συμπεράσματα αποκτούν ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν λάβουμε υπόψη μας ότι οι περισσότερες από τις μισές διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης έχουν ως εναρκτήριο λιμάνι αυτό του Πειραιά. Το σχετικά υψηλό μεταφορικό τους έργο οφείλεται στη διαχρονικά δεσπόζουσα θέση της Αθήνας και του Πειραιά στην κοινωνική και οικονομική ζωή της νησιωτικής χώρας. Επίσης, η υψηλή ζήτηση των γραμμών αυτών, καθ' όλη

τη διάρκεια του έτους, φανερώνει τον κατεξοχήν γραμμικό σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού συστήματος.

4.3 Διασπορά δεδομένων κόστους επιδότησης

Στο επόμενο βήμα της ανάλυσης μας θα ερμηνευθούν αποτελέσματα που αφορούν τα μέτρα διασποράς των τιμών του κόστους επιδότησης των δρομολογιακών γραμμών. Η εξέταση της διασποράς μας δίνει τη δυνατότητα να εξετάσουμε τη μεταβλητότητα και την ανομοιογένεια των παρατηρήσεων κατά τρόπο περιληπτικό και αντικειμενικό.

Στη συνέχεια, οι παρατηρήσεις του κόστους επιδότησης ανά μίλι καταχωρούνται σε λογιστικό φύλλο (Excel) ανά κατηγορία γραμμής προκειμένου να εξαχθούν οι τιμές του μέσου όρου (AVERAGE), της διακύμανσης³⁹ (VAR.P), της τυπικής απόκλισης⁴⁰ (STDEV.P) και του συντελεστή μεταβλητότητας⁴¹ (CV=STDEV.P/AVERAGE).

Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται οι μέσοι όροι των τιμών της επιδότησης ανά μίλι ανά κατηγορία «άγονων» γραμμών, όπως αυτές ομαδοποιήθηκαν ως προς τα γεωγραφικά και διοικητικά τους χαρακτηριστικά στην πρώτη ενότητα του παρόντος κεφαλαίου:

ΟΜΑΔΑ-ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE) ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
1	«Point-to-point» τοπικές συνδέσεις	54,90€
2	Τοπικές συνδέσεις με πολλαπλές προσεγγίσεις λιμένων	76,81€
3	Διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης	135,47€
4	Διαπεριφερειακές συνδέσεις με νησιωτικό λιμένα αναχώρησης	99,16€

Πίνακας 2. Μέσοι όροι τιμών επιδότησης ανά μίλι ανά κατηγορία γραμμών.

Συγκρίνοντας τα παραπάνω δεδομένα, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι μεγάλες γραμμές (ομάδες 3 και 4) απαιτούν μεγαλύτερα ποσά επιδότησης, προφανώς γιατί το κόστος εξυπηρέτησής τους από μεγαλύτερα επιβατηγά πλοία είναι σαφώς μεγαλύτερο. Αντίθετα, οι μικρές διαδρομές, που είναι περισσότερο ευπροσάρμοστες, έχουν υποδιπλάσια επιδότηση ανά μίλι από τις μεγάλες διαδρομές.

³⁹ $\sigma^2 = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (x_i - \mu)^2$

⁴⁰ $\sigma = \sqrt{\sigma^2}$

⁴¹ $CV = \frac{\sigma}{\bar{x}}$

Στη συνέχεια θα εξεταστεί η σποραδικότητα των τιμών της επιδότησης ανά μίλι. Η διακύμανση (variation) δείχνει πόσο απέχουν οι τιμές των παρατηρήσεών μας σε σχέση με τον μέσο όρο (average). Παρόμοια έννοια αλλά διαφορετική είναι αυτή της τυπικής απόκλισης (deviation). Η τυπική απόκλιση δείχνει ποια είναι η μέση απόσταση που απέχει η τιμή της κάθε μίας παρατήρησης από τον μέσο όρο των τιμών των παρατηρήσεων. Για παράδειγμα, στην περίπτωση που εξετάζουμε η τυπική απόκλιση των παρατηρήσεων επιδότηση ανά μίλι για κάθε μία από τις κατηγορίες των ακτοπλοϊκών γραμμών μας δείχνει πόσο απέχει η τιμή επιβάτης ανά μίλι κάθε γραμμής της κατηγορίας από την μέση τιμή των μετρήσεων, κατά μέσο όρο.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μέτρων διασποράς του κόστους επιδότησης για κάθε ομάδα «άγονης» γραμμής:

ΔΙΑΣΠΟΡΑ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ				
	ΟΜΑΔΑ-ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ			
	1	2	3	4
Μέσος όρος (Average)	56,31	76,81	137,25	99,16
Διακύμανση (Variation)	1.251,78	1.881,91	2.160,05	3.390,54
Τυπική απόκλιση (Standard Deviation)	35,38	43,38	46,48	58,23
Συντελεστής μεταβλητότητας (CV)	0,63	0,56	0,34	0,59

Πίνακας 3. Διασπορά επιδότησης ανά μίλι ανά ομάδα-κατηγορία γραμμών.

Σύμφωνα με κοινές μαθηματικές παραδοχές, οι ομάδες δεδομένων παρουσιάζουν ομοιογένεια όταν ο συντελεστής μεταβλητότητας είναι μικρότερος του 10% ($CV < 0,10$). Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του πίνακα 3 όλες οι κατηγορίες των «άγονων» γραμμών παρουσιάζουν ανομοιογένεια των τιμών τους για την παρατήρηση κόστος ανά μίλι. Η μεγαλύτερη ανομοιογένεια παρουσιάζεται στις μικρές τοπικές «ακτινωτές» point-to-point συνδέσεις (63%) και η χαμηλότερη στις διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης (34%). Οι ανομοιογένειες των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων πολλαπλών προσεγγίσεων και των διαπεριφερειακών συνδέσεων με νησιωτικό λιμένα αναχώρησης βρίσκονται σε επίπεδα 56% και 59% αντίστοιχα. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι επιδοτήσεις που δίνονται στις διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης τείνουν να επικεντρώνονται και να προσεγγίζουν περισσότερο ένα συγκεκριμένο σημείο προσφοράς μεταφορικού έργου απ' ότι οι επιδοτήσεις που δίνονται στις υπόλοιπες κατηγορίες γραμμών. Αντίθετα, οι επιδοτήσεις που δίνονται στις μικρές τοπικές συνδέσεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στο

επιδοτούμενο μίλι τους και συνεπώς υφίστανται περιθώρια εξορθολογισμού των δαπανών τους ανά περίπτωση.

Πιο ενδιαφέροντα συμπεράσματα θα μπορούσαν να εξαχθούν αν η έκταση της διασποράς γινόταν αντικείμενο εξέτασης μεταξύ των γραμμών σε περαιτέρω υποομάδες της κάθε ομάδας, με βάση το μήκος των επιδοτούμενων μιλίων. Στους παρακάτω πίνακες αναγράφονται οι τιμές διασποράς για κάθε τέτοια υποομάδα. Οι γραμμές της ομάδας 1 κατηγοριοποιούνται σε ομάδες γραμμών με επιδοτούμενα μίλια από 0 έως 2.500, από 2.501 έως 5.000, από 5.001 έως 7.500, από 7.501 έως 10.000 και από 10.001 και άνω.

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΜΙΛΙΑ	ΓΡΑΜΜΕΣ	Μέσος όρος (Average)	Διακύμανση (Variation)	Τυπική απόκλιση (Standard Deviation)	Συντελεστής μεταβλητότητας (CV)
0-2.500	1.05 – 1.08 – 1.19 – 1.25 – 1.28 – 1.30	41,49	667,90	25,84	0,62
2.501-5.000	1.09 – 1.10 – 1.11 – 1.12 – 1.14 – 1.15 – 1.20 – 1.22 – 1.27 – 1.31 – 1.32	60,77	1.286,32	35,87	0,59
5.001-7.500	1.02 – 1.03 – 1.13 – 1.16 – 1.21 – 1.26 – 1.29	52,90	792,03	28,14	0,53
7.501-10.000	1.07 – 1.17 – 1.24	54,65	1.619,14	40,24	0,74
>10.001	1.01 – 1.04 – 1.06 – 1.18 – 1.23	70,08	1.784,85	42,25	0,60

Πίνακας 4. Διασπορά επιδότησης ανά μίλι γραμμών ομάδας 1.

Οι γραμμές της ομάδας 2 κατηγοριοποιούνται σε ομάδες γραμμών με επιδοτούμενα μίλια από 0 έως 10.000, από 10.001 έως 20.000 και από 20.001 και άνω.

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΜΙΛΙΑ	ΓΡΑΜΜΕΣ	Μέσος όρος (Average)	Διακύμανση (Variation)	Τυπική απόκλιση (Standard Deviation)	Συντελεστής μεταβλητότητας (CV)
0-10.000	2.01– 2.11 – 2.13 – 2.14 – 2.15 – 2.17	34,65	462,36	21,50	0,62
10.001-20.000	2.04 – 2.05 – 2.06 – 2.07 – 2.10 – 2.12 – 2.16	101,06	1.631,59	40,39	0,40
>20.001	2.02 – 2.03 – 2.08 – 2.09	97,60	321,73	17,94	0,18

Πίνακας 5. Διασπορά επιδότησης ανά μίλι γραμμών ομάδας 2.

Οι γραμμές των ομάδων 3 και 4 κατηγοριοποιούνται επίσης σε υποομάδες γραμμών με επιδοτούμενα μίλια από 0 έως 10.000, από 10.001 έως 20.000 και από 20.001 και άνω.

ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΜΙΛΙΑ	ΓΡΑΜΜΕΣ	Μέσος όρος (Average)	Διακύμανση (Variation)	Τυπική απόκλιση (Standard Deviation)	Συντελεστής μεταβλητότητας (CV)
0-10.000	3.03 – 3.04 – 3.06 – 3.08 – 3.09 – 3.11 – 3.13 – 3.14 – 3.17 – 3.20 – 4.01	134,31	2.912,29	53,97	0,40
10.001-20.000	3.02 – 3.05 – 3.07 – 3.10 – 3.12 – 3.15 – 3.16 – 4.05 – 4.06	114,30	2.315,80	48,12	0,42
>20.001	3.01 – 3.18 – 3.19 – 4.02 – 4.03 – 4.04	138,97	2.419,50	49,19	0,35

Πίνακας 6. Διασπορά επιδότησης ανά μίλι γραμμών ομάδων 3 και 4.

Από τα παραπάνω μαθηματικά αποτελέσματα της διασποράς των τιμών της επιδότησης ανά μίλι για κάθε κατηγορία γραμμών και ανάλογα με τα επιδοτούμενα μίλια, προκύπτει ότι γενικά όσο μεγαλύτερες είναι οι γραμμές σε μήκος τόσο μεγαλύτερη ομοιογένεια παρουσιάζουν οι τιμές της επιδότησης ανά μίλι. Παράλληλα, οι διαφοροποιήσεις στις τοπικές ή μικρές σε μήκος ακτοπλοϊκές γραμμές είναι ιδιαίτερα σημαντικές έτσι ώστε η προσφορά της επιδότησης από την πλευρά του αρμόδιου διοικητικού φορέα να είναι είτε εμπειρική είτε να μη βασίζεται σε αντικειμενικά χαρακτηριστικά των γραμμών. Για παράδειγμα, η γραμμή Θηρασιά-Οία Θήρας λαμβάνει πενταπλάσια επιδότηση ανά μίλι σε σχέση με την γραμμή Απολλωνία Μήλου-Ψάθη Κιμώλου παρότι και οι δύο γραμμές έχουν το ίδιο μήκος ενώ η δεύτερη παρέχει και περισσότερο μεταφορικό έργο. Οι γραμμές Νίσυρος-Κως και Νίσυρος-Καρδάμαινα Κω έχουν το ίδιο μήκος επιδοτούμενων μιλίων, εκτελούνται από το ίδιο πλοίο αλλά η πρώτη λαμβάνει υπερδιπλάσια επιδότηση από την δεύτερη. Οι γραμμές Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη και Κύμη-Σκύρος εμφανίζουν παρόμοια συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά (νησιά με ίδια πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, ίδιο μήκος ακτοπλοϊκής γραμμής, καλύπτουν ίδια ανάγκη ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών με το διοικητικό τους κέντρο, εκτέλεση δρομολογίων από πλοία ίδιας κατηγορίας). Παρά ταύτα, η γραμμή Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη επιδοτείται σχεδόν 40% περισσότερο από την γραμμή Κύμη-Σκύρος. Διαφοροποιήσεις όμως υφίστανται, αν και σε μικρότερο βαθμό, και στις μεγάλες σε μήκος γραμμές. Οι γραμμές Πειραιάς-Θήρα-Ανάφη και Πειραιάς-Νάξος-Αστυπάλαια προσομοιάζουν σε μεγάλο βαθμό αλλά η επιδότηση ανά μίλι της δεύτερης είναι 35% υψηλότερη από αυτή της πρώτης.

4.4 Δεδομένα κόστους-απόδοσης

Στη συνέχεια η αξιολόγηση της αποδοτικότητας του συστήματος ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις «άγονες» γραμμές θα επικεντρωθεί στα δεδομένα συσχέτισης της επιδότησης και της επιβατικής κίνησης των γραμμών, στο πλαίσιο διαμόρφωσης ενός μηχανισμού κόστους-απόδοσης. Από την πλευρά της ζήτησης, με τον όρο αποδοτικότητα του συστήματος ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις νησιωτικές μεταφορές νοείται η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των δημοσιονομικών πόρων για υπηρεσίες ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας των νησιών, όταν αυτές δεν αναπτύσσονται στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς. Από την πλευρά της προσφοράς, η αποδοτικότητα των επιδοτήσεων εντάσσεται στην μεγαλύτερη δυνατή εγγύηση που μπορούν να θέσουν υπόψη τους οι μεταφορείς, κατά τη συμμετοχή τους στους διαγωνισμούς συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, για ένα ελάχιστο δυνατό κέρδος. Βασικά εργαλεία του μηχανισμού αυτού είναι οι δείκτες της επιδότησης ανά επιβατομίλι και οχηματομίλι, δείκτες που συσχετίζουν την επιδότηση με τη δυνατότητα προσόδων από την εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Στο Παράρτημα 6 παρουσιάζονται οι τιμές των παραπάνω δεικτών ανά δρομολογιακή γραμμή. Οι μικρές τιμές της επιδότησης ανά επιβατομίλι και ανά οχηματομίλι συνεπάγονται σχετικά μικρές απαιτήσεις των γραμμών για επιδότηση, καθώς τα έσοδα του πλοιοκτήτη σχετίζονται άμεσα με το μέγεθος της επιβατικής κίνησης (επιβατομίλια και οχηματομίλια). Αντίθετα, οι υψηλές τιμές της μεταβλητής δείχνουν μικρή αγορά και σχετικά μικρό μεταφορικό έργο. Η προηγούμενη γνώση των εν λόγω δεικτών είναι εξαιρετικά σημαντικοί για τις επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να υποβάλλουν προσφορά συμμετοχής στους διαγωνισμούς ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Οι πέντε δρομολογιακές γραμμές με την υψηλότερη τιμή της επιδότησης ανά επιβατομίλι είναι οι γραμμές Κύθηρα-Αντικύθηρα (0,29586), Θηρασιά-Θήρα (0,06277), Ψαρά-Μεστά ή Βολισσός Χίου (0,05264), Ρόδος-Καστελλόριζο με πλοίο τύπου καταμαράν (0,03423) και Σύρος-Πάρος-Νάξος-Ίος-Σίκινος-Φολέγανδρος-Κίμωλος-Μήλος (0,02916). Αντίθετα, οι πέντε δρομολογιακές γραμμές με την χαμηλότερη τιμή της επιδότησης ανά επιβατομίλι είναι οι γραμμές Δάφνη-Μονές Αγίου Όρους (0,00025), Ιερισσός-Μονές Αγίου Όρους (0,00066), Τριζόνια-Χάνια Φωκίδας (0,00086), Κύμη-Σκύρος (0,00090) και Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Πυθαγόρειο Σάμου (0,00100).

Οι πέντε δρομολογιακές γραμμές με την υψηλότερη τιμή της επιδότησης ανά οχηματομίλι είναι οι γραμμές Ρόδος-Καστελλόριζο με πλοίο τύπου καταμαράν (2,87184), Κύθηρα-Αντικύθηρα (1,44928), Φούρνοι-Θύμαινα-Άγιος Κήρυκος-Καρλόβασι (1,16883), Κατάπολα-Θήρα-Ίος-Κατάπολα (0,84694) και Πάτμος-Λειψοί-Λέρος (0,80645). Αντίθετα, οι πέντε δρομολογιακές γραμμές με την χαμηλότερη τιμή της επιδότησης ανά οχηματομίλι είναι οι γραμμές Κύμη-Σκύρος (0,00645), Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη (0,01311), Κάλυμνος-Λέρος-Λειψοί-Πάτμος-Αρκιοί-Αγαθονήσι-Πυθαγόρειο Σάμου (0,01682), Πειραιάς-Αστυπάλαια-Κάλυμνος-Κως-Νίσυρος-Τήλος-Ρόδος (0,02183) και Απολλωνία Μήλου-Ψάθη Κιμώλου (0,02741).

Με βάση τα παραπάνω και όσον αφορά την αποδοτικότητα της επιδότησης, γίνεται σαφές ότι ορισμένες «lifelines» γραμμές τείνουν να λειτουργούν κοντά σε επίπεδα αυτοτελούς βιωσιμότητας και άλλες να εξαρτώνται πλήρως από τους δημόσιους πόρους. Αυτό οφείλεται σε δεδομένα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, η Σαμοθράκη και η Σκύρος είναι δύο νησιά του Αιγαίου με σχετικά μεγάλο πληθυσμό (περίπου 3.000 κάτοικοι το καθένα) των οποίων όμως η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση γίνεται αποκλειστικά μέσω των λιμένων της Αλεξανδρούπολης και της Κύμης, αντίστοιχα. Η γραμμή Χάνια Φωκίδας-Τριζόνια εξυπηρετεί σε καθημερινή βάση τους λιγιστούς μαθητές του μικρού νησιού του Κορινθιακού Κόλπου, των οποίων όμως η μετακίνηση είναι δωρεάν. Επίσης, η υψηλή επισκεψιμότητα του Αγίου Όρους καθ' όλη τη διάρκεια έτους δικαιολογεί την σχετικά υψηλότερη ζήτηση της γραμμής σε σχέση με άλλες «άγονες» γραμμές. Αντίθετα, η γραμμή Κύθηρα-Αντικύθηρα αποδίδει συγκοινωνιακά

ελάχιστα εν συγκρίσει με τους δημοσιονομικούς πόρους που διατίθενται για τη λειτουργία της (εξαιρετικά υψηλές τιμές επιδότησης ανά επιβατομίλι και οχηματομίλι λόγω πολύ χαμηλής επιβατικής κίνησης). Επισημαίνεται ότι η γραμμή Κύθηρα-Αντικύθηρα επιδοτείται σε συνέχεια ελεύθερης δρομολογιακής γραμμής που συνδέει τα Κύθηρα από την Νεάπολη Βοιών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο μέσος όρος των τιμών επιδότηση ανά επιβατομίλι για κάθε μία από τις εξεταζόμενες κατηγορίες-ομάδες γραμμών.

ΟΜΑΔΑ-ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE) ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΟΜΙΛΙ
1	«Point-to-point» τοπικές συνδέσεις	0,02136
2	Τοπικές συνδέσεις με πολλαπλές προσεγγίσεις λιμένων	0,01047
3	Διαπεριφερειακές συνδέσεις με ηπειρωτικό λιμένα αναχώρησης	0,01089
4	Διαπεριφερειακές συνδέσεις με νησιωτικό λιμένα αναχώρησης	0,00961

Πίνακας 7. Μέσοι όροι τιμών επιδότησης ανά επιβατομίλι για κάθε κατηγορία γραμμών.

Ο μέσος όρος της επιδότησης ανά επιβατομίλι για τις τέσσερις κατηγορίες των γραμμών που εξετάζουμε παρουσιάζει μία ενδιαφέρουσα διαφοροποίηση. Οι μέσοι όροι της επιδότησης ανά επιβατομίλι των ομάδων 2, 3 και 4 κυμαίνεται κοντά στο επίπεδο 0,01000. Αρκετά υψηλότερα από το συγκεκριμένο επίπεδο επιδότησης ανά επιβατομίλι βρίσκεται ο αντίστοιχος μέσος όρος της ομάδας 1 (απευθείας συνδέσεις ενδοπεριφερειακών λιμένων). Ο μέσος όρος της επιδότησης ανά επιβατομίλι των γραμμών της ομάδας 1 είναι 0,02136.

Η σχετικά υψηλότερη τιμή των «point-to-point» συνδέσεων δείχνει ότι οι μικρές γραμμές παρουσιάζουν μικρότερη ανταγωνιστικότητα και συνεπώς απαιτούν περισσότερους δημοσιονομικούς πόρους για τη λειτουργία τους. Οι περισσότερες «ακτινωτές» γραμμές συνδέουν «μικρά» νησιά, δηλαδή μικρές αγορές με περιορισμένες δυνατότητες επιχειρηματικής βιωσιμότητας και με αποκλειστική πρόσοδος την κρατική επιδότηση.

Στην παρούσα χρονική και οικονομική συγκυρία ο γραμμικός και «πολικός» σχεδιασμός του ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου επιτυγχάνει μεγαλύτερα επίπεδα ανταγωνιστικότητας από αυτά που θα προσέφερε μία επιλογή πολλαπλών «point-to-point/ακτινωτών» συνδέσεων. Η πολιτική επιλογή της χαμηλότερης επιδότησης σε συνδυασμό με τα στενά δημοσιονομικά πλαίσια κατευθύνουν τον ακτοπλοϊκό σχεδιασμό σε νησιωτικές συνδέσεις πολλαπλών προσεγγίσεων στα συγκοινωνιακά επίπεδα που αυτές, λαμβάνοντας υπόψη και τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές, μπορούν να εξυπηρετούν τα «μικρά» νησιά.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΓΕΝΙΚΑ

Η πολυνησιακή διαμόρφωση της πατρίδας μας, αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση που δεν συναντάται σε αυτόν τον βαθμό σε κανένα άλλο κράτος μέλος. Άμεση συνέπεια αυτής της ιδιομορφίας είναι η ανάγκη εξασφάλισης τακτικής και απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών, τόσο μεταξύ τους όσο και με τον ηπειρωτικό κορμό του ελλαδικού γεωγραφικού χώρου προκειμένου να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική συνοχή της χώρας. Για τις νησιωτικές περιφέρειες, ο ρόλος της ακτοπλοΐας είναι κρίσιμος και καθοριστικός.

Τα περίπου εκατόν εξήντα (160) κατοικημένα νησιά, αποδεικνύουν το μέγεθος του έργου που επιτελούν ακτοπλοϊκά πλοία όλων των κατηγοριών σε εκατόν εβδομήντα (170) περίπου δρομολογιακές γραμμές με χιλιάδες δρομολόγια το έτος και φανερώνουν τη δυναμική της θαλάσσιας ενδομεταφοράς στους περίπου εκατόν πενήντα (150) λιμένες προσέγγισης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η ακτοπλοΐα αποτελεί ουσιαστικά βασική υποδομή της λιμενικής παραγωγικής λειτουργίας πάνω στην οποία στηρίζεται η οικονομία των νησιωτικών περιφερειών, προστατεύεται η υγεία των κατοίκων των νησιών, εξυπηρετούνται οι πολίτες στις συναλλαγές τους με το δημόσιο και εξασφαλίζεται η προμήθεια πρώτων υλών και βασικών καταναλωτικών αγαθών στα νησιά.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας ρυθμίζεται από τον ν. 2932/2001 που αποτελεί την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Με βάση το θεσμικό αυτό πλαίσιο, οι πλοιοκτήτες δρομολογούν τα πλοία τους ελεύθερα σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος του κράτους περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης με τη δραστηριοποίηση όλων των πλοίων που είναι σε διαθεσιμότητα και με το μέγιστο αριθμό δρομολογίων.

Κατά την τελευταία διετία, θεσπίστηκαν σημαντικές νομοθετικές παρεμβάσεις προς την ευελιξία παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών όπως η κατάργηση της ανώτατης τιμολόγησης στις ελεύθερες γραμμές, η άμεση δρομολόγηση δεύτερου πλοίου για κάλυψη εποχιακών αναγκών, η επιμήκυνση του χρόνου διακοπής των δρομολογίων των πλοίων κατά τη χειμερινή περίοδο, οι

ειδικές προϋποθέσεις δρομολόγησης για τα ταχύπλοα πλοία και η ενθάρρυνση της κοινοπρακτικής δραστηριοποίησης των εταιρειών. Υπάρχουν ωστόσο επιμέρους ρυθμίσεις στο βασικό νόμο όσο και σε άλλες διατάξεις που μπορούν να αναθεωρηθούν και να εκσυγχρονιστούν προκειμένου να ενισχυθεί ο κλάδος της ακτοπλοΐας με παράλληλη βελτίωση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Ο εκσυγχρονισμός του συστήματος Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α., η επανεξέταση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων και ειδικότερα η εξέταση εφαρμογής μειωμένων συνθέσεων ή επιδότησης των θέσεων εργασίας για τις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι προτάσεις που κατά καιρούς έχουν προταθεί από τους επιχειρηματικούς φορείς της ακτοπλοΐας και οι οποίες θα μπορούσαν να βελτιώσουν την οικονομική βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των δραστηριοποιούμενων εταιρειών.

ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ο οικονομικός απολογισμός για την επιδότηση των εβδομήντα πέντε (75) «άγονων» ακτοπλοϊκών γραμμών (μέσω σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας) κατά το προηγούμενο έτος ανήλθε σε περίπου ογδόντα πέντε (85) εκατομμύρια ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη τους αυστηρούς δημοσιονομικούς περιορισμούς που επιβάλλει η δυσμενής κατάσταση της ελληνικής οικονομίας εκτιμάται ότι τα επόμενα χρόνια θα υπάρχει ασφυκτική πίεση για μειώσεις των επιδοτήσεων. Πάντως, οι κρατικές επιδοτήσεις προς την ακτοπλοΐα έναντι των άλλων συγκοινωνιακών μέσων (Ο.Σ.Ε., Ο.Α.Σ.Α., Η.Σ.Α.Π., Κ.Τ.Ε.Λ., αεροπλοΐα) παραμένουν άδικες για τον συγκεκριμένο κλάδο λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική συνεισφορά του στην ελληνική οικονομία. Στις αεροπορικές συγκοινωνίες, η μέση τιμή του ετήσιου αντισταθμίσιματος για την ανάθεση σε τέσσερις (04) εταιρείες είκοσι (20) «άγονων» γραμμών για την τετραετία από 01-04-2012 έως 31-03-2016, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού ανέρχεται σε περίπου τριάντα εννέα (39) εκατομμύρια ευρώ. Όμως, η ακτοπλοΐα είναι η βασική συγκοινωνία για τα νησιά. Το αεροπλάνο δεν αποτελεί εναλλακτική συγκοινωνία έναντι του πλοίου. Για να λειτουργήσει απαιτεί ακριβότερες υποδομές (οι οποίες δεν είναι εύκολο να αναπτυχθούν σε όλα τα νησιά), αφετέρου δε μεταφέρει πολύ λιγότερους επιβάτες με μεγαλύτερο κόστος. Η διαφορετική αντιμετώπιση μεταξύ των δύο μεταφορικών μέσων (πλοίου και αεροπλάνου) δεν δικαιολογείται από την ανταπόκριση των επιβατών στη χρήση τους, ούτε και από τη σημαντικότητα που έχει το πλοίο για τα νησιά, καθώς η ζωή τους (κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική) βασίζεται στην ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ

Με δεδομένη την υφιστάμενη οικονομική συγκυρία και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες του ακτοπλοϊκού κλάδου στη ρευστότητά τους, ο διοικητικός μηχανισμός της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων θα πρέπει να βελτιωθεί και να εκσυγχρονιστεί. Ο μεγάλος αριθμός των δικαιολογητικών και η ελλιπής χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών αυξάνουν το διοικητικό κόστος και το χρόνο ελέγχου και

διεκπεραίωσης. Λιγότερες θεσμικές ελεγκτικές επικαλύψεις και η ηλεκτρονική χρήση των συστημάτων A.I.S.⁴² και Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α. θα μειώσουν προβλεπόμενα δικαιολογητικά (θεωρημένη από την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατάσταση εκτελούμενων δρομολογίων, ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου, αναλυτική κατάσταση εισιτηρίων ανά κατηγορία ναύλου) και θα επιταχύνουν τη διαδικασία καταβολής των μισθωμάτων προς τις εταιρείες.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

Λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση του ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου, όπως αυτή αποτυπώθηκε στην ανάλυση της εργασίας με τη συχνότητα των δρομολογίων, οι περιπτώσεις νησιών για τα οποία υπερκαλύπτονται οι ελάχιστες απαιτήσεις συνδέσεων μέσω γραμμών ελεύθερης δρομολόγησης αντιμετωπίζονται θετικά, καθώς επιτυγχάνεται η βέλτιστη εξυπηρέτηση των νησιών χωρίς επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Παρά ταύτα, η διοικητική μεταρρύθμιση του ν. 3852/2010 (πρόγραμμα «Καλλικράτης») και η εφαρμογή νέων περιφερειακών διοικήσεων έχουν μεταβάλλει τα αυτοδιοικητικά κέντρα των νησιωτικών περιφερειών χωρίς όμως να υπάρχει και ανάλογος εκσυγχρονισμός των απαιτήσεων του ακτοπλοϊκού δικτύου ως προς τους όρους αυτούς. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να εντοπιστούν περιπτώσεις συνδέσεων στις οποίες παρατηρείται απόκλιση από τις ελάχιστες απαιτήσεις συχνότητας δρομολογίων λαμβάνοντας υπόψη στατιστικά στοιχεία κίνησης επιβατών-οχημάτων, τις ιδιαιτερότητες των συνδέσεων αυτών, τις ανάγκες των νησιών και των τοπικών οικονομιών, το επίπεδο προσφοράς σε συνδυασμό με οικονομικούς περιορισμούς, προκειμένου να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα για την αιτιολογημένη ή μη εμφάνισή τους.

Όσον αφορά στις γραμμές που εξυπηρετούνται μέσω συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, προκύπτει η ανάγκη επανεξέτασης λειτουργίας ή ανασχεδιασμού ορισμένων ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Από την ανάλυση των στατιστικών και μαθηματικών στοιχείων της εργασίας παρατηρήθηκαν επιδοτούμενες γραμμές:

- Μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού, Πηγάδια-Διαφάνι Καρπάθου (3 δρομολόγια την εβδομάδα), Καρκινάγρι-Τραπάλου-Μαγγανίτης-Άγιος Κήρυκος Ικαρίας (3 δρομολόγια την εβδομάδα),
- Καθ' υπέρβαση των ελάχιστων απαιτήσεων σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, όταν παράλληλα εκτελούνται ελεύθερα δρομολόγια. Οι γραμμές Πειραιάς-Κύθηρα-Αντικύθηρα-Καστέλλι και Πειραιάς-Κύθηρα-Καστέλλι αποσκοπούν στην ελάχιστη σύνδεση των Κυθίων και των Αντικυθίων με το διοικητικό τους κέντρο, τον Πειραιά. Οι υπόλοιπες τρεις επιδοτούμενες γραμμές, οι οποίες κοστίζουν στο ελληνικό Δημόσιο περίπου 1,3 εκατομμύρια ευρώ, προσφέρουν πρόσθετη διασύνδεση των Κυθίων και των Αντικυθίων με τα ηπειρωτικά

⁴² Automatic Identification System (A.I.S.). Σύστημα δορυφορικού ελέγχου της θέσης, της ταχύτητας και της πορείας των πλοίων.

λιμάνια του Γυθείου και της Καλαμάτας. Επισημαίνεται ότι τα Κύθηρα συνδέονται με την Νεάπολη Βοιών (νομός Λακωνίας) με καθημερινά δρομολόγια όλο το έτος.

- Καθ' υπέρβαση των ελάχιστων απαιτήσεων σύνδεσης των νησιών με το διοικητικό τους κέντρο, με πρόσθετα επιδοτούμενη γραμμή. Η γραμμή Θηρασιά-Θήρα (μονοετής σύμβαση) συνδέει τη Θηρασιά με το κοντινότερο μεγάλο νησί με Ε/Γ-Ο/Γ, κοστίζοντας περίπου τριακόσιες χιλιάδες ευρώ (300.000€). Η γραμμή Θηρασιά-Οία Θήρας (επίσης μονοετής σύμβαση) κοστίζει επιπλέον περίπου εκατόν εξήντα χιλιάδες ευρώ (160.000€), συνδέοντας τα δύο νησιά με επιβατηγό τουριστικό πλοίο.

- Με επιδότηση που δεν εμπίπτει στις ελάχιστες συγκοινωνιακές απαιτήσεις. Η γραμμή Πειραιάς-Νάξος-Δονούσα-Αιγιάλη Αμοργού-Αστυπάλαια (πολυετής σύμβαση) δεν χρησιμοποιείται για την κάλυψη κάποιας ελάχιστης απαίτησης σύνδεσης και επιπλέον έχει πολύ υψηλό μίσθωμα (σχεδόν 150€ ανά μίλι) λόγω του γεγονότος ότι αποτελεί προέκταση ελεύθερης γραμμής από Πειραιά προς Πάρο-Νάξο. Η μονοετής σύμβαση της γραμμής Ηράκλειο-Σητεία-Κάσος-Πηγάδια Καρπάθου-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος (ετήσιο κόστος περίπου 1,4 εκατομμύρια ευρώ για ένα δρομολόγιο την εβδομάδα), επιβαρύνει το συνολικό μίσθωμα περιλαμβάνοντας επιδοτούμενο τμήμα πενήντα τριών (53) ναυτικών μιλίων για τη σύνδεση Ηρακλείου-Σητείας. Επίσης, οι Λειψοί συνδέονται με την Πάτμο και την Λέρο με πρόσθετα δέκα (10) επιδοτούμενα δρομολόγια την εβδομάδα με κόστος περίπου μισό εκατομμύριο ευρώ (με πολυετείς αλλά και μονοετείς συμβάσεις).

- Με σχετικά υψηλή επιδότηση. Οι γραμμές Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ηρακλεία-Σχοινούσα-Κουφονήσι-Κατάπολα (236,91€ στην πολυετή σύμβαση και 214,78€ στην μονοετή) και Πειραιάς-Νάξος-Αστυπάλαια (195,83€) έχουν σχετικά υψηλή επιδότηση ανά μίλι. Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούν μεν μικρά νησιά αλλά το υψηλό μίσθωμα δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται στα αντικειμενικά δεδομένα των απαιτήσεων.

- Με σχετικά μικρή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και αποδοτικότητα δημοσιονομικών πόρων. Η επιδοτούμενη γραμμή Κύθηρα-Αντικύθηρα ως συνέχεια της ελεύθερης γραμμής Νεάπολη Βοιών-Κύθηρα εμφανίζει εξαιρετικά μεγάλη τιμή επιδότησης ανά επιβατομίλι, λόγω της μικρής επιβατικής κίνησης, και με σχετικά υψηλό κόστος ανά μίλι (100€/μίλι). Επισημαίνεται ότι η σύνδεση Κυθήρων-Αντικυθήρων επιτυγχάνεται με δύο (02) επιδοτούμενα δρομολόγια την εβδομάδα από Πειραιά και Γύθειο.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ελληνική Πολιτεία, παρά την εξαιρετικά δύσκολη κατάσταση της οικονομίας, οφείλει και πρέπει να προωθήσει άμεσα αναπτυξιακές πολιτικές στα ελληνικά λιμάνια, να εξασφαλίσει οικονομικούς πόρους, να χρηματοδοτήσει λιμενικά έργα υποδομής και να ενισχύσει περισσότερο τον κλάδο της ακτοπλοΐας. Με αυτό τον τρόπο θα διασφαλιστεί η συνοχή του ελλαδικού χώρου

και θα προωθηθεί η τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Η κατεύθυνση δημοσίων επενδύσεων σε έργα λιμενικών υποδομών θα τονώσει σε επιχειρηματικές ευκαιρίες τον κλάδο της ακτοπλοΐας και παράλληλα θα εκτονώσει τη νησιωτικότητα και θα ενεργοποιήσει την αναπτυξιακή δυναμική των νησιωτικών περιφερειών στο συγκριτικό παραγωγικό τους πλεονέκτημα, τον τουρισμό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Π.1 Υπόδειγμα σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Σήμερα, ημέρα την του μήνα του έτους 2010, στο Υπουργείο Ναυτιλίας, οι υπογεγραμμένοι: **(1)**, Υπουργός Ναυτιλίας, που εκπροσωπεί με την ιδιότητά του αυτή σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, το Ελληνικό Δημόσιο και **(2)** του (Α.Δ.Τ.:), νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας, σύμφωνα με την αριθ. βεβαίωση Υπηρεσίας Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών ενεργούντες σε υλοποίηση της αριθ. Απόφασης Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, με την οποία κατακυρώθηκε στο δεύτερο από τους συμβαλλόμενους το αποτέλεσμα του δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού, που διενεργήθηκε σύμφωνα με την αριθ. Προκήρυξη την για την εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής και επιστροφή, συμφώνησαν και συναποδέχθηκαν τα παρακάτω:

Ο πρώτος των συμβαλλομένων, υπό την ιδιότητα του Υπουργού Ναυτιλίας ή του οργάνου στο οποίο μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα ή παρασχέθηκε η προς τούτο εξουσιοδότηση, έχοντας υπόψη την υπ' αριθ. απόφαση Υπουργού Οικονομίας με την συνημμένη σε αυτό αριθ. Πράξη του, την υπ' αριθ. Απόφαση έγκρισης δέσμευσης πίστωσης, η οποία καταχωρήθηκε στο μητρώο δεσμεύσεων με α/α και με α/α Στο βιβλίο εγκρίσεων και εντολών πληρωμής της Υπηρεσίας Δημοσιονομικού Ελέγχου στο Υπουργείο Ναυτιλίας καθώς και την υπ' αριθ./..... Πράξη του Ζ' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, αναθέτει στον δεύτερο των συμβαλλομένων, ονομαζόμενο στο εξής «ανάδοχο», την εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής και επιστροφή, με την εκτέλεση δρομολογίων την εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου αντί μισθώματος €, ανά δρομολόγιο, με το Ε/Γ-Ο/Γ «.....» Ν..... συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. και των λοιπών νομίμων κρατήσεων, για το χρονικό διάστημα μέχρι, με τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις, τις οποίες ο ανάδοχος αποδέχεται ανεπιφύλακτα.

Η σύμβαση αυτή διέπεται από τις διατάξεις:

α) του ν. 2932/2001 (Α' 145) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,

β) από τους όρους όπως λεπτομερώς αναγράφονται στην υπ' αριθ. Απόφασης Υπουργού Ναυτιλίας «Προκήρυξη Επαναληπτικού Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Διάρκειας

μέχρι» και των συνημμένων σε αυτήν Παραρτημάτων, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της ως άνω Προκήρυξης και της παρούσας σύμβασης, και

γ) τους όρους της αριθ. απόφασης Υπουργού Ναυτιλίας ή του οργάνου στο οποίο μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα ή παρασχέθηκε η προς τούτο εξουσιοδότηση «Κατακύρωση Αποτελεσμάτων Επαναληπτικού Ανοικτού Δημόσιου Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση της/των Δρομολογιακής/ών Γραμμής/ών

Όλοι οι ανωτέρω όροι αποτελούν και όρους της παρούσας συμβάσεως θεωρουμένων των αποφάσεων αυτών ως αναπόσπαστο σώμα της για την εκτέλεση αυτής.

I. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Ο ανάδοχος υποχρεούται:

α) να εξασφαλίζει ότι το/τα πλοίο/α του καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των δρομολογίων διαθέτει/ουν όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, ότι πληρούν τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας στα θέματα ασφάλειας, υγιεινής -ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος καθώς και ότι η σύνθεση και οι όροι εργασίας πληρώματος είναι σύμφωνοι με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία

β) να τηρεί τις εκάστοτε ισχύουσες αποφάσεις καθορισμού ναύλων, καθώς και να παρέχει τις προβλεπόμενες από την υπ' αριθ. 3324.1/01/13/15-07-2013 απόφαση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου (Β' 1728), όπως τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθ. 3324.1/01/14/29-04-2014 (Β' 1129) και 2252.2.12/01/15/02-07-2015 (Β' 1557) αποφάσεις, εκπτώσεις στις κατηγορίες προσώπων και οχημάτων, επί του εκάστοτε ισχύοντος ναύλου, τις εκάστοτε ισχύουσες αποφάσεις περί επιβολής υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας υπό τη μορφή εκπτώσεων επί του ισχύοντα ναύλου επιβατών, οχημάτων ή εμπορευμάτων,

γ) στην εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας περί μεταφοράς ταχυδρομικών αποστολών-αντικειμένων,

δ) να παρέχει με το πλοίο του στις ως άνω δρομολογιακές γραμμές, εφόσον δεν υπάρχει άλλος εναλλακτικός τρόπος, υπηρεσίες μεταφορών επικινδύνων ή οχληρών φορτίων καθώς και ζώντων ζώων, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες περί μεταφοράς αυτών διατάξεις,

ε) στην καταβολή των φόρων, τελών και άλλων επιβαρύνσεων υπέρ του Δημοσίου και υπέρ τρίτων όπως εκάστοτε ισχύουν,

στ) να εκτελεί όλα τα δρομολόγια, ανελλιπώς, πλήρη και ολοκληρωμένα, σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις καθορισμού δρομολογίων της Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας,

ζ) έως την 1^η Απριλίου έκαστης δρομολογιακής περιόδου να έχει ανοικτό το Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Α.

η) να υποβάλλει, το πρώτο δεκαήμερο έκαστου μήνα, στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο της Δ.Θ.Σ., την κίνηση επιβατών και οχημάτων της δρομολογιακής γραμμής του αμέσως προηγούμενου μήνα, υπό μορφή πίνακα, ο οποίος θα είναι σύμφωνος με το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV της υπ' αριθ. Προκήρυξης και

θ) (εφόσον απαιτείται) στη δωρεάν μεταφορά των μόνιμων κατοίκων και των εγγεγραμμένων στους εκλογικούς καταλόγους της/των νήσου/νήσων και των προστατευόμενων μελών τους, όπως προβλέπεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV της αριθ. Προκήρυξης, από/προς την νήσο Η πιστοποίηση της ιδιότητας των μόνιμων κατοίκων της/των νήσου/νήσων, που θα έχουν δικαίωμα δωρεάν μεταφοράς θα αποδεικνύεται με την επίδειξη της αστυνομικής ταυτότητας ή του εκκαθαριστικού της οικείας Δ.Ο.Υ., ή βεβαίωση του οικείου Δήμου ως προς τη πιστοποίηση της μόνιμης κατοικίας του δικαιούχου. Η πιστοποίηση της ιδιότητας των εγγεγραμμένων στους εκλογικούς καταλόγους, που θα έχουν δικαίωμα δωρεάν μεταφοράς, θα αποδεικνύεται με επίδειξη βεβαίωσης του οικείου Δήμου, ή του Κ.Ε.Π. ή οποιασδήποτε άλλης δημόσιας αρχής. Η πιστοποίηση των προστατευόμενων μελών θα αποδεικνύεται με το πιστοποιητικό οικογενειακής μερίδας. Η επίδειξη των σχετικών δικαιολογητικών θα γίνεται μόνο στον τοπικό εκπρόσωπο του αναδόχου (ναυτικό-λιμενικό Πράκτορα). Το ανωτέρω δικαίωμα του δικαιούχου είναι προσωπικό και θα πιστοποιείται υποχρεωτικά η ταυτοπροσωπία κατά την επιβίβαση με την επίδειξη της ταυτότητάς του ή του διαβατηρίου του.

II. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΩΝ-ΑΚΙΝΗΣΙΑ

1. Τα δρομολόγια για την εξυπηρέτηση των ως άνω δρομολογιακών γραμμών θα εκτελούνται από το Ε/Γ-Ο/Γ,..... σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο στην παρούσα πίνακα δρομολογίων, ο οποίος αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.
2. Η εκτέλεση των δρομολογίων του επισυναπτόμενου πίνακα είναι υποχρεωτική για τον ανάδοχο. Μεταβολή επιτρέπεται σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο της αριθ. Προκήρυξης. Άρνηση της αποδοχής ή εκτέλεσης των δρομολογίων από τον πλοιοκτήτη, επιφέρει έκπτωση αυτού από την παρούσα σύμβαση και από κάθε δικαίωμά του που απορρέει από αυτήν.
3. Προσεγγίσεις του πλοίου σε άλλα λιμάνια εκτός από τα λιμάνια της δρομολογιακής γραμμής με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπονται, εφόσον από τις προσεγγίσεις αυτές δεν εμποδίζεται η εξυπηρέτηση της εν λόγω γραμμής και δεν παραβιάζονται οι όροι άλλων συμβάσεων, μετά από έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας ή του οργάνου στο οποίο μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα ή παρασχέθηκε η προς τούτο εξουσιοδότηση.
4. Οι πλοίαρχοι των πλοίων υποχρεούνται να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις για επείγοντες κοινωνικούς λόγους μετά από σχετική εντολή του αρμόδιου κατά περίπτωση οργάνου.

III. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

1. Για την καλή εκτέλεση των όρων της παρούσας σύμβασης ο ανάδοχος κατέθεσε την αριθ. εγγυητική επιστολή ευρώ..... (..... €), σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην υπ' αριθ. Προκήρυξη.
2. Η ως άνω εγγυητική επιστολή θα επιστραφεί στον ανάδοχο έναν (01) μήνα μετά την λήξη της τρέχουσας δρομολογιακής περιόδου,

3. Η ως άνω εγγυητική θα καταπέσει (μερικώς ή ολικώς), υπέρ του Δημοσίου σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, σε κάθε περίπτωση απόκλισης του αναδόχου από τις υποχρεώσεις της παρούσας σύμβασης και των διατάξεων του ν. 2932/2001, της αριθ. Προκήρυξης και της αριθ. απόφασης κατακύρωσης, καθώς και σε περίπτωση κήρυξης εκπτώτου του αναδόχου.

IV. ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ

1. Για την καταβολή των μισθωμάτων ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει σχετική αίτηση προς την αρμόδια κατά περίπτωση Οικονομική Υπηρεσία Υπουργείου Ναυτιλίας, συνοδευόμενη από τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α) κατάσταση στην οποία αναγράφεται ο αριθμός των δρομολογίων που εκτελέστηκαν κατά ημερομηνία σε τρία (03) αντίγραφα θεωρημένη από την Λιμενική Αρχή.

β) τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών.

γ) κυρωμένο αντίγραφο έκαστων σελίδων του ημερολογίου γέφυρας πλοίου στις οποίες εμφανίζεται το πλήρες δρομολόγιο που εκτελέστηκε, σε δύο (02) αντίγραφα για την εκτέλεση των ταξιδιών της γραμμής.

δ) θεωρημένο αντίγραφο της προσωρινής ή εκκαθαριστικής δήλωσης του Φ.Π.Α. που κατατίθεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. και

ε) αναλυτική κατάσταση εισιτηρίων ανά κατηγορία ναύλου (επιβάτες-οχήματα).

Απαραίτητη προϋπόθεση για την υποβολή της προαναφερόμενης αίτησης από τον ενδιαφερόμενο, είναι η κατάθεση του συνόλου των ανωτέρω δικαιολογητικών. Αίτηση που δεν συνοδεύεται από τα ως άνω δικαιολογητικά θα επιστρέφεται με τα συνημμένα.

2. Μετά τον έλεγχο, των κατατιθέμενων ως άνω δικαιολογητικών, από την αρμόδια Οικονομική Υπηρεσία και την προσυπογραφή από το προβλεπόμενο κλιμάκιο ανάλογα του ύψους της προκαλούμενης δαπάνης, αυτά διαβιβάζονται στο αρμόδιο τμήμα ελέγχου δαπανών του Υπουργείου Ναυτιλίας, για τις περαιτέρω ενέργειες σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

V. ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΜΙΣΘΩΜΑΤΩΝ

1. Εάν το πλοίο για λόγους δυσμενών καιρικών συνθηκών δεν προσεγγίσει σε λιμάνι της δρομολογιακής γραμμής σε, ότι αφορά το μισθωμένο τμήμα, αλλά προσεγγίσει στο πλησιέστερο ασφαλέστερο λιμάνι ή όρμο για την αποεπιβίβαση των επιβατών, τότε, και εφόσον υπάρχει χερσαία επικοινωνία με το λιμάνι του μισθωμένου τμήματος της δρομολογιακής γραμμής, που δεν προσέγγισε το πλοίο, δεν θα διενεργείται περικοπή μισθώματος υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι το λιμάνι ή ο όρμος που προσέγγισε δεν περιλαμβάνεται στη δρομολογιακή γραμμή.

2. Σε περίπτωση που το πλοίο δεν καταπλεύσει σε λιμάνι του μισθωμένου τμήματος της γραμμής για την αποεπιβίβαση επιβατών και οχημάτων, (πλην της περιπτώσεως της ανωτέρω παραγράφου), για οποιονδήποτε λόγο, γίνεται περικοπή μισθώματος με βάση τα μίλια που δεν διανύθηκαν και την αναλογούσα κατά μίλι τιμή.

Η ελάχιστη διενεργούμενη περικοπή από τη μη προσέγγιση σε λιμένα της γραμμής, είναι η αναλογούσα σε δέκα (10) ναυτικά μίλια αποζημίωση, εφόσον η διαφορά της διανυθείσας από την υποχρεούμενη διαδρομή είναι μικρότερη ή ίση με δέκα (10) ναυτικά μίλια.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΙΜΗΣ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ :

ΓΡΑΜΜΗ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ (σε ν.μ.)

ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ

VI. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ

1. Το Ε/Γ-Ο/Γ «.....», το οποίο κατά τη διάρκεια της σύμβασης προβλέπεται να εξυπηρετεί την ως άνω δρομολογιακή γραμμή, θα αντικαθίσταται από το Ε/Γ-Ο/Γ, με το πιο πάνω συμφωνηθέν μίσθωμα, μετά από έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας ή του οργάνου στο οποίο . Στην περίπτωση αυτή ο ανάδοχος υποχρεούται να προσκομίσει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας επιστολή του εκδότη της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης με την οποία θα βεβαιώνεται ότι αυτή εξακολουθεί να ισχύει και για το για το μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα ή παρασχέθηκε η προς τούτο εξουσιοδότηση.

Στην περίπτωση αυτή, εφόσον απαιτείται, ο ανάδοχος υποχρεούται να προσκομίσει στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας, επιστολή του εκδότη της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης με την οποία θα βεβαιώνεται ότι αυτή εξακολουθεί να ισχύει και για το σύνολο των χρονικών διαστημάτων της αντικατάστασης του Ε/Γ-Ο/Γ «.....» Ν..., με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις.

2. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου προβεί σε πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ «.....» Ν... και δεν υπάρχει δυνατότητα αντικατάστασης από άλλο πλοίο του ίδιου πλοιοκτήτη, αναλόγων προσόντων και μεταφορικής ικανότητας, ο νέος πλοιοκτήτης του Ε/Γ-Ο/Γ «.....» Ν.... δύναται να συνεχίσει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις, εφόσον υποβληθεί σχετική υπεύθυνη δήλωση αποδοχής και των δύο πλοιοκτητών και με την προϋπόθεση ότι αποδέχεται πλήρως τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την παρούσα σύμβαση. Ο νέος πλοιοκτήτης πριν την υπογραφή της νέας σύμβασης για την συνέχιση της παροχής υπηρεσιών υποχρεούται να καταθέσει (σύμφωνα με την κατηγορία του πλοίου) ανάλογη εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης. Στην περίπτωση αυτή η εγγυητική επιστολή που έχει κατατεθεί από την εταιρεία» επιστρέφεται σε αυτήν.

Η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης δεν επιστρέφεται στον ανάδοχο και καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου, σε περίπτωση που ο νέος πλοιοκτήτης δεν αναλάβει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της παρούσας Σύμβασης.

3. Σε κάθε περίπτωση αντικατάστασης του Ε/Γ-Ο/Γ τα σχετικά μισθώματα θα αποδίδονται στην ανάδοχο εταιρεία.

VII. ΕΚΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1. Σε κάθε περίπτωση έκπτωσης του αναδόχου διενεργείται νέος διαγωνισμός μίσθωσης της γραμμής σε βάρος του έκπτωτου, με συνέπεια να υποχρεώνεται αυτός να καταβάλλει στο Δημόσιο αποζημίωση ίση με τη διαφορά του χαμηλότερου μισθώματος που είχε προσφερθεί από αυτόν και του τυχόν υψηλότερου που θα επιτευχθεί στο νέο διαγωνισμό. Η παρούσα παράγραφος δύναται να εφαρμόζεται εφόσον κρίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας ότι συντρέχει η περίπτωση εφαρμογής της.

2. Σε κάθε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών του υποχρεώσεων, ο ανάδοχος, υπόκειται στις κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου ενδέκατου του Ν.2932/2001 (Α' 145), όπως ισχύει.

VIII. ΙΣΧΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ - ΑΝΑΝΕΩΣΗ

Η παρούσα σύμβαση ισχύει για το χρονικό διάστημα μέχρι την και δύναται να παρατείνεται για χρονικό διάστημα μέχρι τέσσερις μήνες (εναλλακτικά εφόσον απαιτείται).

IX. ΕΚΧΩΡΗΣΗ

Ο ανάδοχος δεν έχει δικαίωμα να προβεί σε οποιασδήποτε μορφής εκχώρησης σε οποιονδήποτε τρίτο και για οποιαδήποτε αιτία τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της από την παρούσα σύμβαση χωρίς την προηγούμενη ρητή έγγραφη συγκατάθεση του Υπουργού Ναυτιλίας ή του οργάνου στο οποίο μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα ή παρασχέθηκε η προς τούτο εξουσιοδότηση.

X. ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ

1. Κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου και με την συναίνεση των αναδόχων, ο Υπουργός Ναυτιλίας μπορεί να προβαίνει στις αναγκαίες από τις περιστάσεις κάθε φορά τροποποιήσεις, για την ενοποίηση ορισμένων γραμμών ή την προσθήκη ή την αφαίρεση λιμένων προσέγγισης, εφόσον από αυτό δεν προκύπτει επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για το Δημόσιο και επιτυγχάνεται καλύτερη εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών.

2. Κάθε διαφορά που απορρέει από την εφαρμογή της παρούσας, συμφωνείται ότι θα υπάγεται στην αρμοδιότητα των Δικαστηρίων του Πειραιά.

Ο δεύτερος των συμβαλλομένων «ανάδοχος» συμφωνεί και αποδέχεται πλήρως τα ως άνω διαλαμβανόμενα.

Η σύμβαση αυτή αφού διαβάσθηκε και βεβαιώθηκε, υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους σε τέσσερα (04) πρωτότυπα, εκ των οποίων, τα τρία θα κατατεθούν στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και το τέταρτο θα λάβει ο «ανάδοχος».

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ

Στοιχεία νομίμου εκπροσώπου:

Π.2 Η δημόσια υπηρεσία (PSOs & PSCs) στα κράτη μέλη του Ε.Ο.Χ.

Country	Σύνδεση/Περιοχή	PSO/PSC	Διάρκεια	Παρατηρήσεις
Γαλλία	Ηπειρωτική χώρα με Κορσική (διάφορες συνδέσεις)	PSO	-	Η γραμμή λειτουργεί από τις εταιρείες SNCM και La Méridionale (πρώην CMN). Θαλάσσιες μεταφορές προς 5 λιμάνια της Κορσικής. Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις τιμές των ναύλων στις συνδέσεις Νίκαια-Κορσική και Τουλόν-Κορσική, όπου δραστηριοποιείται και η εταιρεία Corsica Ferries.
	14 συνδέσεις	PSO/PSC	5-7 έτη	Τακτικές δημόσιες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων προς γαλλικά νησιά οργανώνονται από τις τοπικές αρχές (νόμος 2002-276 της 27/02/2002).
Γερμανία	Δεν υφίσταται δημόσια υπηρεσία	-	-	Στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών Northern Frisian και την Ελγολάνδη (Helgoland) δεν υφίσταται δημόσια υπηρεσία στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας. Σε γενικές γραμμές, οι υπηρεσίες των νησιωτικών ενδομεταφορών ενισχύονται από ευνοϊκά λιμενικά τέλη για τους παρόχους μεταφορείς.
Δανία	Νήσος Μπόρνχολμ (Bornholm) 2 συνδέσεις (Rønne-Ystad and Rønne-Køge)	PSO	-	Οι συνδέσεις εξυπηρετούνται από την εταιρεία Bornholmstrafikken – Επιδότηση 126 εκατομμύρια δανικές κορόνες ετησίως, περίπου 16,9 εκατομμύρια ευρώ.
	18 συνδέσεις	PSC/PSO	5 έτη	PSC από ιδιωτικές εταιρείες.
	16 συνδέσεις	PSC	-	Διαχειρίσιμες από τοπικές διοικητικές αρχές.
	11 συνδέσεις	PSO/PSC	-	Διαχειρίσιμες από τοπικές διοικητικές αρχές, χωρίς να τεθούν σε διαγωνιστικές διαδικασίες.
Ελλάδα	75 συνδέσεις ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και τα νησιά αλλά και μεταξύ νησιών	PSO/PSC	1 -12 έτη	Οι πλοιοκτήτες υποβάλλουν στο αρμόδιο Υπουργείο δήλωση δρομολόγησης κάθε χρόνο. Οι ναύλοι είναι ελεύθεροι. Σε συνδέσεις που δεν υφίσταται επιχειρηματικό ενδιαφέρον το Υπουργείο προκηρύσσει δημόσιους διαγωνισμούς για σύναψη συμβάσεων

Country	Σύνδεση/Περιοχή	PSO/PSC	Διάρκεια	Παρατηρήσεις
				αποκλειστικής εξυπηρέτησης διάρκειας από 3-5 έτη. Στην περίπτωση που μετά τη διαδικασία αυτή, το επίπεδο ακτοποϊκής εξυπηρέτησης δεν είναι ικανοποιητικό, τότε προκηρύσσονται μειοδοτικοί δημόσιοι διαγωνισμοί για τη σύναψη συμβάσεων διάρκειας έως 12 έτη. Σε διαδρομές όπου η συνέχεια και η τακτικότητα της ακτοποϊκής εξυπηρέτησης είναι κρίσιμη για τις νησιωτικές οικονομίες και την κοινωνική συνοχή, επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου.
Εσθονία	2 συνδέσεις	PSO/ PSC	10 και 5 έτη	Η σύναψη δημοσίων συμβάσεων γίνεται μετά από ανοικτό δημόσιο διαγωνισμό.
	6 συνδέσεις	PSC	-	Διαχειρίσιμες από τοπικές διοικητικές αρχές.
Ηνωμένο Βασίλειο	Βόρειος Ιρλανδία (Ballycastle-Rathlin Island) 1 σύνδεση	PSC	2+1 έτη	
	Σκωτία με νησιά Όρκνι και Σχέτλαντ – 2 συνδέσεις	PSC	6 έτη	Συμβάσεις με την εταιρεία NorthLink Ferries Ltd,
	Κλάϊντ προς Δυτικές Εβρίδες Νήσους 28 συνδέσεις	PSC	6 έτη	Συμβάσεις με την κρατική εταιρεία CFL.
	Gourock – Dunoon	PSO/PSC	6 έτη	
Ιρλανδία	21 συνδέσεις	PSO/PSC	1-5 έτη	Οι συνδέσεις εξυπηρετούνται από 20 μικρούς ιδιωτικούς παρόχους. Δεν υφίστανται περιορισμοί και απαιτήσεις. Η συνολική κρατική επιδότηση αγγίζει τα 3,5 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.
Ισλανδία	6 συνδέσεις	PSO/PSC	3-6 έτη	Τα πλοία συνήθως παρέχονται από την κυβέρνηση και λειτουργούν από ιδιωτικές εταιρείες. Η συχνότητα και η κανονικότητα των συνδέσεων καθορίζονται σε κάθε σύμβαση και

Country	Σύνδεση/Περιοχή	PSO/PSC	Διάρκεια	Παρατηρήσεις
				ποικίλλουν ανάλογα με τον αριθμό των κατοίκων που λαμβάνουν τις υπηρεσίες.
Ισπανία	<p>Βαlearίδες νήσοι (21 συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών και μεταξύ νησιών)</p> <p>Κανάριες νήσοι (18 συνδέσεις: συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών και μεταξύ νησιών)</p> <p>Ηπειρωτική χώρα προς Θέουτα και Μελίγια (4 συνδέσεις)</p>	PSO	-	19 εταιρείες δραστηριοποιούνται στις συγκεκριμένες γραμμές
	<p>Βαlearίδες νήσοι (6 συνδέσεις: Από Βαλένθια και Βαρκελώνη προς Μαγιόρκα, Ίμπιζα και Μαχόν)</p> <p>Κανάριοι νήσοι (1 σύνδεση: Από Κάντιθ προς Τενερίφη και Λας Πάλμας)</p> <p>Θέουτα και Μελίγια (3 συνδέσεις: Από Αλγεθίρας προς Θέουτα και Μελίγια)</p>	PSO/PSC	5 έτη	Όλες οι συμβάσεις συνάπτονται μετά από ανοικτούς δημόσιους διαγωνισμούς.
Ιταλία	<p>11 συνδέσεις προς Σαρδηνία</p> <p>2 συνδέσεις προς</p>	PSO/ Conventio nal order	20 έτη	Οι περισσότερες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας έχουν επιβληθεί στην Κοινοπραξία Gruppo Tirrenia και

Country	Σύνδεση/Περιοχή	PSO/PSC	Διάρκεια	Παρατηρήσεις
	Σικελία 2 συνδέσεις προς Σαρδηνία και Σικελία 29 τοπικές συνδέσεις με μικρά νησιά (Κάπρι, Ίσκια, Έλβα, Αιολίδες Νήσοι)			διέπονται από συμβάσεις διάρκειας 20 ετών. Με βάση τις συμβάσεις αυτές, η διασφάλιση των γραμμών σύνδεσης καθώς και τα σχετικά τιμολόγια καθορίζονται από διυπουργικές αποφάσεις (Υπουργείο Μεταφορών, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, του Υπουργείου Οικονομικής Ανάπτυξης).
Λετονία	-	-	-	Δεν υφίστανται ακτοπλοϊκές συνδέσεις.
Λιθουανία	-	-	-	Δεν υφίστανται ακτοπλοϊκές συνδέσεις.
Μάλτα	Cirkewwa-Mgarr (σύνδεση με Γκότσο)	PSO/PSC	6 έτη	Συμβάσεις αποκλειστικής εξυπηρέτησης για έξι χρόνια.
Νορβηγία	98 συνδέσεις	Άδεια / PSC	10 έτη	Η αρμόδια κρατική υπηρεσία (Norwegian Public Roads Administration) αδειοδοτεί μόνο τις εσωτερικές τακτικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με σχετικό εθνικό νόμο. Οι άδειες έχουν διάρκεια 10 ετών και μόνο οι κάτοχοι της άδειας μπορούν να εκτελέσουν μεταφορά. Οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έχουν την ίδια διάρκεια Ωστόσο, όπου η παροχή της δημόσιας υπηρεσίας επιδοτείται η διάρκεια ισχύος της σύμβασης ποικίλει από 3 έως 8 χρόνια.
Ολλανδία	-	-	-	Δεν υφίσταται δημόσια υπηρεσία.
Πολωνία	-	-	-	Δεν υφίστανται ακτοπλοϊκές συνδέσεις.
	Συνδέσεις προς Μαδέρα και Αζόρες	PSO	Τουλάχιστον δύο έτη	Δημόσια υπηρεσία σε μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και γενικού ξηρού φορτίου. Σύστημα αδειοδότησης.
Πορτογαλία	Σύνδεση Μαδέρα με Πόρτο Σάντο	PSC	-	Οι συμβάσεις συνάπτονται μετά από δημόσιους διαγωνισμούς (αρμοδιότητα της Περιφερειακής Διοίκησης της Μαδέρα (Madeira Regional Government)). Αποκλειστικότητα της γραμμής από ιδιωτικό πάροχο (Porto

Country	Σύνδεση/Περιοχή	PSO/PSC	Διάρκεια	Παρατηρήσεις
				Santo Line, Ltd) χωρίς επιδότηση.
Σλοβενία	-	-	-	Δεν υφίστανται ακτοπλοϊκές συνδέσεις.
Σουηδία	Ηπειρωτική χώρα προς Γκότλαντ 2 συνδέσεις: Visby- Nynäshamn και Visby- Oskarshamn	PSC	4+2 έτη	Σύμβαση με την εταιρεία Destination Gotland AB.
Φινλανδία	Νοτιοδυτικές νήσοι (Saaristomeri), 14 συνδέσεις ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και τα νησιά	PSO	2-5 έτη	Από τις 18 υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι 9 συνδέσεις λειτουργούν από την κρατική εταιρεία Finnish State Shipping Enterprise (Finstaship) και οι υπόλοιπες 9 από ιδιωτικές επιχειρήσεις που επιδοτούνται από το κράτος. Η σύναψη δημοσίων συμβάσεων γίνεται μετά από ανοικτό δημόσιο διαγωνισμό. Η παροχή υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας στα πορθμεία γίνεται με χρονοναυλώσεις ανά ώρα και μόνο μία εταιρεία επιδοτείται ανά διαδρομή.
	Κόλπος της Φινλανδίας, 4 συνδέσεις ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και τα νησιά	PSO	2-5 έτη	
	Νησιά Άλαντ (Åland), 3 συνδέσεις	PSC	5 έτη	Η μία διαδρομή (από Naantali) αφορά χρονικό διάστημα δύο μηνών κατά τη θερινή περίοδο.

Π.3 Ακτοπλοϊκές γραμμές και συχνότητα δρομολογίων για την περίοδο 2014-2015

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού		Έδρα Περιφέρειας		Ηπειρωτική Ελλάδα
	Έβρου	Καβάλας	Κομοτηνή		
	Αλεξανδρούπολη	Καβάλα			
Θάσος (Νομός Καβάλας)	0 / -	Θάσος-Κεραμοπή 45 / -	Πρίνος-Καβάλα 12 / 3	---	57 / -
Σαμοθράκη (Νομός Έβρου)	3 / 3 (Κατά το θέρος εκτελούνται επιπλέον 3 δρομολόγια ελεύθερα)	0 / -		---	3 / -

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού		Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Χαλκιδικής		Θεσσαλονίκη	
	Πολύγυρος			
Αμουλιανή (Νομός Χαλκιδικής)	58 / 3 (Τρυπητή)		---	58 / - (Τρυπητή)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας	Αλόνησος	Σκιάθος	Σκόπελος	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Μαγνησίας	Λάρισα				
	Βόλος					
Αλόνησος (Νομός Μαγνησίας)	10-14 / 3	---	---	20-31 / -	20-31 / -	10-21 / - (Κατά το θέρος 7 φορές με Άγιο Κωνσταντίνο)
Σκιάθος (Νομός Μαγνησίας)	13-18 / 3	---	20-31 / -	---	20-31 / -	13-25 / - (Κατά το θέρος 7 φορές με Άγιο Κωνσταντίνο)
Σκόπελος (Νομός Μαγνησίας)	13-18 / 3	---	20-31 / -	20-31 / -	---	13-25 / - (Κατά το θέρος 7 φορές)

						με Άγιο Κωνσταντίνο)
--	--	--	--	--	--	-------------------------

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού		Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Εύβοιας	Φωκίδας		
	Χαλκίδα	Άμφισσα		
Εύβοια (Νομός Εύβοιας)	---	---	---	---
Σκύρος (Νομός Εύβοιας)	4 / 3 (Κύμη)	---	---	4 / - (Κύμη)
Τριζόνια (Νομός Φωκίδας)	---	28 / 3 (Χάνια)	---	28 / - (Χάνια)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Λακωνίας		
	Σπάρτη		
Ελαφώνησος (Νομός Λακωνίας)	32-25 / 3 (Νεάπολη)	---	32-25 / 3 (Νεάπολη)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας	Αίγινα	Μέθυνα	Πόρος	Σπέτσες	Ύδρα	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Αττικής	Αθήνα						
	Αθήνα							
Αγκίστρι (Νομός Αττικής)	31-80 / 3	31-80 / 1	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	31-80 / -
Αίγινα (Νομός Αττικής)	112-162 / 3	112-162 / 1	---	3-7 / -	3-7 / -	0 / -	0 / -	112/162 / -
Αντικύθηρα (Νομός Αττικής)	2 / 3	2 / 1	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	1 / - (Νεάπολη) 1 / - (Γύθαιο)
Κύθηρα (Νομός Αττικής)	2 / 3	2 / 1	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	7-16 / - (Νεάπολη) 1 / - (Γύθαιο) 1 (0) / -

								(Καλαμάτα)
Πόρος (Νομός Αττικής)	24-42 / 3	24-42 / 1	3-7 / -	3-7 / -	---	21-35 / -	21-35 / -	24-50 / - (Μέθανα, Γαλατάς)
Σαλαμίνα (Νομός Αττικής)	770 / 3	770 / 1	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	770 / -
Σπέτσες (Νομός Αττικής)	21-43 / 3	21-43 / 1	0 / -	0 / -	21-35 / -	---	21-35 / -	25-37 / - (Πόρτο Χέλι, Κόστα)
Ύδρα (Νομός Αττικής)	21-43 / 3	21-43 / 1	0 / -	0 / -	21-35 / -	21-35 / -	---	21-28 / - (Μετόχι)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού				Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Ζακύνθου	Κεφαλληνίας	Κέρκυρας	Λευκάδα	Κέρκυρα	
	Ζάκυνθος	Αργοστόλι	Κέρκυρα	Λευκάδα		
Ζάκυνθος (Νομός Ζακύνθου)	---	---	---	---	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	12-49 / 3 (Κυλλήνη)
Κεφαλληνία (Νομός Κεφαλληνίας)	---	---	---	4-7 / -	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	26-45 / 3
Ιθάκη (Νομός Κεφαλληνίας)	---	---	25-31 / 3	4-13 / -	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	14-16 / -
Κέρκυρα (Νομός Κέρκυρας)	---	---	---	---	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	126-147 / 3
Παξοί (Νομός Κέρκυρας)	---	6-7 / 3	---	---	6-7 / 1	6-7 / -
Ερεϊκούσσα (Νομός Κέρκυρας)	---	6 / 3	---	---	6 / 1	---
Μαθράκι (Νομός Κέρκυρας)	---	6 / 3	---	---	6 / 1	---
Οθωνοί (Νομός Κέρκυρας)	---	6 / 3	---	---	6 / 1	---

Λευκάδα (Νομός Λευκάδας)	---	---	7-21 / -	---	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	Η σύνδεση γίνεται χερσαία
Μεγανήσι (Νομός Λευκάδας)	---	---	---	50-55 / 3	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	---
Κάλαμος (Νομός Λευκάδας)	---	---	---	7 / 3	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	7 / - (Μύτικας)
Καστός (Νομός Λευκάδας)	---	---	---	7 / 3	Η σύνδεση γίνεται χερσαία	7 / - (Μύτικας)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού		Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Ηρακλείου	Χανίων	Ηράκλειο	
	Ηράκλειο	Χανιά		
Κρήτη	---	---	---	21-25 / 3
Γαύδος (Νομός Χανίων)	---	4-5 / 3	Δεν απαιτείται σύνδεση γιατί υπάρχει χερσαία ανταπόκριση μέσω Χανίων	---

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού			Έδρα Περιφέρειας	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Λέσβου	Σάμου	Χίου	Μυτιλήνη	
	Μυτιλήνη	Βαθύ	Χίος		
Λέσβος (Νομός Λέσβου)	---	3 / -	12-14 / -	---	12-14 / 3
Λήμνος (Νομός Λέσβου)	3 / 3	3 / -	3 / -	3 / 1	6 / -
Άγιος Ευστράτιος (Νομός Λέσβου)	0 / 3	---	---	0 / 1	3 / -
Σάμος (Νομός)	3 / -	---	3 / -	3 / 1	6 / 3

Σάμου)					
Θύμαινα (Νομός Σάμου)	---	5 / 3	---	0 / 1	---
Ικαρία (Νομός Σάμου)	1 / -	10 / 3	1 / -	1 / 1	5 / -
Φούρνοι (Νομός Σάμου)	---	9 / 3	---	0 / 1	4 / -
Χίος (Νομός Χίου)	12-14 / -	3 / -	---	12-14 / 1	15-16 / 3
Οινούσες (Νομός Χίου)	---	---	5 / 3	0 / 1	---
Ψαρά (Νομός Χίου)	---	---	9 / 3	0 / 1	1 / -

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

(Κυκλάδες)

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας	Πάρος	Μύκονος	Θήρα	Κόθνος	Μήλος	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Κυκλάδων	Ερμούπολη (Σύρος)						
	Ερμούπολη (Σύρος)							
Σύρος	---	---	10-17 / -	11-12 / -	2 / -	---	4 / -	22-24 / 3
Αμοργός	4 / 3	4 / 1	6 / -	1(0) / -	1 / -	---	---	5 / -
Ανάφη	2 / 3	2 / 1	2 / -	1(0) / -	4 / -	---	1 / -	2 / -
Άνδρος	3 / 3	3 / 1	---	7-26 / -	---	---	---	28-42 / -
Αντίπαρος	0 / 3	0 / 1	28- 280 / -	---	---	---	---	---
Δήλος	0 / 3	0 / 1	---	2-35 / -	---	---	---	---
Δονούσα	2 / 3	2 / 1	4 / -	1(0) / -	---	---	---	2 / -
Ηρακλειά	3 / 3	3 / 1	4 / -	1(0) / -	---	---	---	3 / -
Θήρα	2 / 3	2 / 1	9 / -	1(0) / -	---	---	3 / -	10 / -
Θηρασιά	2 / 3	2 / 1	2 / -	1(0) / -	26 / -	---	---	---
Τος	3 / 3	3 / 1	4-14 / -	2-8 / -	8-12 / -	---	3 / -	15-17 / -
Κέα	3 / 3	3 / 1	1 / -	1(0) / -	---	4-8 / -	1 / -	18-30 / -
Κίμωλος	4 / 3	4 / 1	3 / -	2(0) / -	1 / -	---	27-28/ -	2-3 / -

Κουφονήσια	3 / 3	3 / 1	4 / -	1(0) / -	---	---	---	3 / -
Κύθνος	3 / 3	3 / 1	1 / -	1(0) / -	---	---	3-11 / -	5-13 / -
Μήλος	4 / 3	4 / 1	3 / -	2(0) / -	3 / -	3-11 / -	---	4-12 / -
Μύκονος	11-12 / 3	11-12 / 1	2-8 / -	---	1 / -	---	2 / -	20-43 / -
Νάξος	10 / 3	10 / 1	19-33 / -	2-8 / -	9 / -	---	---	13-27 / -
Πάρος	10-17 / 3	10-17 / 1	---	2-8 / -	8-9 / -	---	---	13-27 / -
Σέριφος	3 / 3	3 / 1	2 / -	2(0) / -	2-3 / -	---	3-11 / -	3-11 / -
Σίκινος	3 / 3	3 / 1	2 / -	1(0) / -	3 / -	---	3 / -	3 / -
Σίφνος	3 / 3	3 / 1	2 / -	2(0) / -	3 / -	---	3-11 / -	3-11 / -
Σχοινούσα	3 / 3	3 / 1	4 / -	1(0) / -	---	---	---	3 / -
Τήνος	9-10 / 3	9-10 / 1	---	13-33 / -	---	---	---	13-33 / -
Φολέγανδρος	3 / 3	3 / 1	2 / -	1(0) / -	5 / -	---	3 / -	3 / -

(Δωδεκάνησα)

Τελικός Προορισμός	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας	Κάλυμνος	Κάρπαθος	Πάτμος	Λέβη	Κως	Σάμος	Ηπειρωτική Ελλάδα
	Δωδεκάνησου	Ερμούπολη (Σύρος)							
	Ρόδος								
Ρόδος	---	3 / 1	8 / -	3 / -	6 / -	6 / -	11 / -	---	6 / 3
Αγαθονήσι	1 / 3	Σύνδεση μέσω Ρόδου	5 / -	---	4 / -	7 / -	1 / -	4 / -	---
Αρκιοί	Σύνδεση μέσω Πάτμου		4 / -	---	7 / -	6 / -	---	4 / -	---
Αστυπάλαια	1 / 3		4 / -	---	---	--	1 / -	---	4 / -
Κάλυμνος	7 / 3		---	---	5 / -	8 / -	16 / -	---	3 / -
Κάρπαθος	3 / 3		---	---	---	---	---	---	2 / -
Κάσος	3 / 3		---	7 / -	---	---	---	---	2 / -
Καστελλόριζο	2-3 / 3		---	---	---	---	---	---	2 / -
Κίναρος	0 / 3	1 / 1 (Σύνδεση μέσω Αμοργού)	---	---	---	---	---	---	---
Κως	11 / 3	Σύνδεση μέσω Ρόδου	16 / -	---	7 / -	7 / -	---	---	6 / -
Λέβηθα	Σύνδεση μέσω Πάτμου		---	---	1 / -	---	---	---	---

Λειψοί	4 / 3		8 / -	---	11 / -	14 / -	4 / -	4 / -	1 / -
Λέρος	7 / 3		8 / -	---	14 / -	---	7 / -	4 / -	4 / -
Νίσυρος	4 / 3		4 / -	---	---	---	12 / -	---	2 / -
Πάτμος	6 / 3		5 / -	---	---	14 / -	7 / -	4 / -	4 / -
Σύμη	8 / 3		5 / -	---	3 / -	4 / -	5 / -	---	2 / -
Τέλενδος	Σύνδεση μέσω Καλύμνου	Σύνδεση μέσω Καλύμνου	1 / -	---	---	---	---	---	---
Τήλος	7 / 3	Σύνδεση μέσω Ρόδου	4 / -	---	---	---	4 / -	---	2 / -
Φαρμακονήσι	Σύνδεση μέσω Λέρου- Καλύμνου	Σύνδεση μέσω Λέρου- Καλύμνου	1 / -	---	---	1 / -	---	---	---
Χάλκη	9 / 3	Σύνδεση μέσω Ρόδου	---	3 / -	---	---	2 / -	---	2 / -
Ψέριμος	Σύνδεση μέσω Καλύμνου	Σύνδεση μέσω Καλύμνου	3 / -	---	---	---	---	---	---

Π.4 Επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές και μισθώματα

ΠΟΛΥΕΤΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ								
Δρομολογιακή γραμμή	Εβδομαδιαία συχνότητα	Λήξη σύμβασης	Ετήσια δρομολόγια	Μίσθωμα ανά δρομολόγιο	Απόσταση σε μίλια επιδοτ. νησιών	Αριθμός κατοίκων (απογραφή 2011)	Διακίνηση επιβατών/Ι.Χ. οχημάτων (2014)	Ετήσιο μίσθωμα
<u>Λαύριο - Άγιος Ευστράτιος - Λήμνος</u>	3	30-06-2015	176	37.179,36	139	16.992	21.603/4.205	6.543.567,36
<u>Πειραιάς - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλλι</u>	1	28-08-2015	52	43.171,65	187	3.956	16.141/2.470	2.244.925,80
<u>Γύθειο - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλλι</u>	1	28-08-2015	52	11.081,49	96	3.956	4.624/1.323	576.237,48
<u>Καστέλλι ή Ρέθυμνο - Αντικύθηρα - Κύθηρα - Γύθειο</u>	1	28-08-2015	52	12.812,96	111	3.956	11.197/2.179	666.273,92
<u>Πειραιάς - Κύθηρα - Καστέλλι</u>	1	28-08-2015	52	43.171,65	187	3.897	8.314/1.427	2.244.925,80
<u>Καλαμάτα - Κύθηρα - Καστέλλι ή Ρέθυμνο</u>	1 (θέρους)	28-08-2015	13	17.776,56	77	3.897	7.548/1.682	231.095,28
<u>Τήλος - Ρόδος</u>	3	31-08-2015	156	4.480,52	49	829	10.125/0 ⁴³ (2013)	698.961,12
<u>Νίσυρος - Κως</u>	3	31-10-2015	156	2.372,87	23	982	4.826/602	370.167,72
<u>Οινούσσες - Χίος</u>	5	31-10-2016	284	2.003,52	10	796	24.969/2.069	568.999,68
<u>Ψαρά - Χίος</u>	6	31-10-2016	336	7.118,18	37	408	6.018/848	2.391.708,48

⁴³ Από το Σεπτέμβριο του 2014, το Ε/Γ-Τ/Χ «ΣΗ ΣΤΑΡ» της αναδόχου εταιρείας «Τήλος 21^{ος} αιώνας» Ν.Ε. έχει σταματήσει την εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή Τήλος-Ρόδος λόγω οικονομικών αδυναμιών, χωρίς η εταιρεία να έχει κηρυχθεί έκπτωτη. Η επιβατική κίνηση αφορά το χρονικό διάστημα από Αύγουστο 2013 έως Αύγουστο 2014.

<u>Ψαρά - Μεστά ή Βολισσός Χίου</u>	2 (θέρος)	31-10-2016	36	3.270,33	19,5	408	1.593/126	117.731,88
<u>Κατάπολα - Αιγιάλη - Δονούσα - Κουφονήσια - Σχοινούσα - Ηρακλειά - Νάξος</u>	6	31-10-2017	312	7.053,40	45	963	33.023/1.296	2.200.660,80
<u>Κατάπολα - Θήρα - Ίος - Κατάπολα</u>	1	31-10-2017	18	6.926,25	87	4.031	3.379/94	124.672,50
<u>Πειραιάς - Νάξος - Αστυπάλαια</u>	2	31-10-2019	104	31.333,17	80	1.270	8.716/1.610	3.258.649,68
<u>Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Δονούσα - Αιγιάλη - Αστυπάλαια</u>	1	31-10-2019	65	28.632,65	95	3.393	43.932/5.358	1.861.122,25
<u>Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα</u>	2	31-10-2019	117	19.426,68	41	2.734	23.500/2.602	2.272.921,56
<u>Αλεξ/πολη - Σαμοθράκη</u>	3	31-10-2019	172	6.319,16	29	2.773	70.831/8.312	1.086.895,52
<u>Θύμιανα - Φούρνοι/ Χρυσομηλιά</u>	10	31-10-2020	520	244,28	2	1.341	4.669/142	127.025,60
<u>Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ)</u>	1	31-10-2020	22	11.257,60	70	496	2.349/28	247.667,20
<u>Ρόδος - Κως - Κάλυμνος - Λέρος - Λειψοί - Πάτμος - Αγαθονήσι</u>	2	31-10-2020	73	24.428,99	148	61.595	11.459/744	1.783.316,27
<u>Ρόδος - Χάλκη - Τήλος - Νίσυρος - Κως</u>	2	31-10-2020	73	16.773,82	94	2.513	9.161/487	1.224.488,86
<u>Σύρος - Τήνος - Άνδρος</u>	2	31-10-2020	104	9.636,12	39	17.827	12.758/531	1.002.156,48
<u>Σύρος - Τήνος - Άνδρος</u>	1	31-10-2020	52	9.447,52	39	17.827		491.271,04
<u>Σύρος - Κύθνος - Κέα</u>	1	31-10-2020	52	15.712,06	48	3.908	20.468/593	817.027,12

<u>Σύρος - Κύθνος - Κέα</u>	2	31-10-2020	104	15.404,52	48	3.908		1.602.070,08
<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Δονούσα - Αιγιάλη - Κατάπολα - Κουφονήσια - Σχοινούσα - Ηρακλειά</u>	1	31-10-2020	52	26.605,48	116	34.944	10.155/578	1.383.484,96
<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θηρασιά - Θήρα - Ανάφη</u>	2	31-20-2020	104	31.634,62	147	39.527	36.690/2.101	3.290.000,48
<u>Σύρος - Πάρος - Σέριφος - Σίφνος - Κίμωλος - Μήλος</u>	3	31-10-2020	156	26.084,72	107	23.480	17.518/1.187	4.069.216,32
<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Ίος - Σίκινος - Φολέγανδρος - Κίμωλος - Μήλος</u>	1	31-10-2020	52	31.056,02	121	43.583	4.401/279	1.614.913,04
<u>Πάτιμος - Αρκείοι - Μαράθι - Λειψοί</u>	2	31-10-2020	104	962,04	20	832	1.472/0	100.052,16
<u>Πάτιμος - Αρκείοι - Μαράθι - Λειψοί</u>	1	31-10-2021	52	962,04	20	832		50.026,08
<u>Κάλυμνος - Ψέριμος</u>	3	31-10-2021	208	742,27	7	77	0/0	154.392,16
<u>Κάλαμος / Επισκοπή - Μύτικας</u>	7	31-10-2021	365	283,50	5	529	14.453/0	103.477,50
							ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΛΥΕΤΩΝ	45.520.102,18
ΜΟΝΟΕΤΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ								
Αρομολογιακή γραμμή	Εβδομαδιαία συχρότητα	Λήξη σύμβασης	Ετήσια δρομολόγια	Μίσθωμα ανά δρομολόγιο	Απόσταση σε μίλια επιδοτ. νησιών	Αριθμός κατοίκων (απογραφή 2011)	Διακίνηση επιβατών/Ι.Χ. οχημάτων (2014)	Ετήσιο μίσθωμα
<u>Κέρκυρα - Ερεϊκούσσα - Μαθράκι -</u>	3	28-02-2015	27	4.300,00	43	1.393	4.422/186	116.100,00
	1	31-10-	142	4.300,00				610.600,00

<u>Οθωνοί</u>		2015						
<u>Παλαιοκαστρίτσα</u> <u>- Μαθράκι -</u> <u>Οθωνοί -</u>	2	28-02-2015	18	1.408,00	21,1	1.393	6.260/0	25.344,00
<u>Παλαιοκαστρίτσα</u> <u>- Ερεϊκούσσα</u>		31-10-2015	86	1.408,00				121.088,00
Πειραιάς - <u>Μήλος</u> <u>- Φολέγανδρος -</u> <u>Σίκινος - Ίος -</u> <u>Θήρα</u>	1	28-02-2015	9	19.329,00	67	25.537	14.530/1/456	173.961,00
		31-10-2015	43	19.430,00				835.490,00
Πειραιάς - <u>Σίφνος</u> <u>- Φολέγανδρος -</u> <u>Σίκινος - Ίος -</u> <u>Θήρα</u>	2	28-02-2015	18	17.870,00	62	23.114	36.615/3.663	321.660,00
		31-10-2015	86	17.980,00				1.546.280,00
Πειραιάς - <u>Θήρα -</u> <u>Ανάφη</u>	1	28-02-2015	52	8.006,28	26	294	8.473/625	416.326,56
	2	Από 15-06-2015 έως 13-09-2015	26	6.500,00				169.000,00
Πειραιάς - <u>Νάξος</u> <u>- Δονούσα</u>	1	28-02-2015	9	2.892,87	27	176	3.447/453	26.035,83
		31-10-2015	43	2.892,00				124.356,00
Πειραιάς - <u>Πάρος</u> <u>- Νάξος -</u> <u>Ηρακλειά -</u> <u>Σχοινούσα -</u> <u>Κουφονήσια -</u> <u>Κατάπολα</u>	1	28-02-2015	9	17.612,51	41	2.734	11.751/1.301	158.512,59 (συμπληρωματική σε πολυετή σύμβαση)
		31-10-2015	30	17.612,00				528.360,00 (συμπληρωματική σε πολυετή σύμβαση)
Πειραιάς - <u>Πάτμος - Λεινοί -</u> <u>Λέρος -</u> <u>Κάλυμνος - Κως -</u> <u>Σύμη - Ρόδος</u>	1	28-02-2015	9	40.000,00	152	179.401	67.259/9.839	360.000,00
		31-10-2015	43	40.000,00				1.720.000,00
Πειραιάς - <u>Αστυπάλαια -</u> <u>Κάλυμνος - Κως -</u> <u>Νίσυρος - Τήλος -</u> <u>Ρόδος</u>	1	28-02-2015	9	25.084,18	155	168.179	53.190/8.396	225.757,62
		31-10-2015	43	25.084,00				1.078.612,00

		2015						
Πειραιάς - Κάλυμνος - <u>Κως</u> - <u>Νίσυρος</u> - <u>Τήλος</u> - Ρόδος	1	28-02- 2015	9	20.168,19	92	35.199	66.123/11.067	181.513,71
		31-10- 2015	43	20.168,00				867.224,00
<u>Καβάλα</u> - <u>Λήμνος</u> - <u>Μυτιλήνη</u> - <u>Χίος</u> - <u>Βαθύ Σάμου</u> - <u>Άγιος Κήρυκος</u>	1	31-10- 2015	52	109.792,80	305	196.218	Νέα γραμμή	5.709.225,60
<u>Καβάλα</u> - <u>Λήμνος</u> - <u>Μυτιλήνη</u> - <u>Χίος</u> - <u>Βαθύ Σάμου</u>	1	31-10- 2015	52	98.042,40	267	187.795	14.831/1.597	5.098.204,80
<u>Καστός</u> - <u>Μύτικας</u>	7	28-02- 2015	59	384,00	6	79	4.816/0	22.656,00
		31-10- 2015	306	297,00				90.882,00
<u>Κύμη</u> - <u>Σκύρος</u>	4	28-02- 2015	36	3.767,84	24	2.888	86.932/12.165	135.642,24
		31-10- 2015	120	3.767,84				452.140,80
<u>Χάνια</u> - <u>Τριζόνια</u>	28	31-10- 2015	1460	33,75	1	86	19.700/0	49.275,00
<u>Χώρα Σφακίων</u> - <u>Γαύδος</u>	2	28-02- 2015	18	3.500,00	22	158	11.623/1.637	63.000,00
		31-10- 2015	86	3.500,00				301.000,00
<u>Παλαιοχώρα</u> - <u>Γαύδος</u>	2	28-02- 2015	18	1.997,67	35	158	5.745/704	35.958,06
		31-10- 2015	86	1.997,67				171.799,62
<u>Δάφνη</u> - <u>Ι.Μ.</u> - <u>Μεγίστης Λαύρας</u>	5	28-02- 2015	45	382,94	15	1.811	50.967/77	17.232,30
		31-10- 2015	215	382,94				82.332,10
<u>Ιερισσός</u> - <u>Ι.Μ.</u> <u>Αγίου Όρους</u>	5	28-02- 2015	45	821,46	31	1.811	20.164/0	36.965,70
		31-10- 2015	215	821,46				176.613,90
<u>Κύθηρα</u> - <u>Αντικύθηρα</u> (συνέχεια ελεύθερης γραμμής από Νεάπολη Βοιών)	1	28-02- 2015	9	6.800,00	34	3.956	338/69	61.200,00
		31-10- 2015	43	6.800,00				292.400,00

<u>Αιγιάλη - Κίναρος</u>	1	28-02-2015	9	586,27	17	2	0/0	5.276,43
		31-10-2015	43	580,00				24.940,00
<u>Απολλωνία Μήλου - Ψάθη Κίμωλου</u>	10	28-02-2015	90	750,00	3	910	23.114/4.560	67.500,00
		31-10-2015	430	750,00				322.500,00
<u>Θηρασιά - Οία Θήρας</u>	21	31-10-2015	1095	147,18	3	322	1.952/0	161.159,10
<u>Θηρασιά - Θήρα</u>	5	28-02-2015	45	1.200,00	6	322	1.593/180	54.000,00
		31-10-2015	215	1.200,00				258.000,00
<u>Ηράκλειο - Σητεία - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος</u>	1	28-02-2015	9	62.000,00	192	8.481	12.446/1.388	558.000,00
	1	31-10-2015	13	64.000,00				832.000,00
<u>Θήρα - Ανάφη - Σητεία - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος</u>	1	31-10-2015	43	68.000,00	239	8.775	9.100/1.073	2.924.000,00
<u>Θήρα - Ανάφη - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος</u>	1	28-02-2015	9	64.000,00	211	8.775	16.165/2.212	576.000,00
		31-10-2015	43	67.000,00				2.881.000,00
<u>Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ)</u>	2	28-02-2015	18	19.000,00	70	496	8.135/701	342.000,00
		31-10-2015	86	19.000,00				1.634.000,00
<u>Κάλυμνος - Αστυπάλαια</u>	2	28-02-2015	18	3.800,00	45	1.270	3.240/470	68.400,00
		31-10-2015	86	3.800,00				326.800,00
<u>Λέβιθα - Πάτμος</u>	1	28-02-2015	9	600,00	16	2	0/0	5.400,00
		31-10-2015	43	600,00				25.800,00

<u>Κάσος - Πηγάδια</u> <u>Καρπάθου</u>	4	31-10-2015	208	2.000,00	15	7.779	7.545/397	416.000,00
<u>Χάλκη - Σκάλα</u> <u>Καμείρου</u>	4	28-02-2015	36	969,97	11	702	3.410/450	34.918,92
		31-10-2015	172	500,00				86.000,00
<u>Πάτμος - Λειψοί -</u> <u>Λέρος</u>	3	28-02-2015	27	1.000,00	20	784	3.961/31	27.000,00
		31-10-2015	129	1.000,00				129.000,00
<u>Ξηρόκαμπος -</u> <u>Λέρου - Μυρτιές</u> <u>Καλύμνου</u>	3	28-02-2015	27	790,00	12	23.778	4.710/0	21.330,00
		31-10-2015	129	790,00				101.910,00
<u>Νίσυρος - Κως</u>	1	28-02-2015	9	2.370,00	23	982	7.103/595	21.330,00
		31-10-2015	43	2.370,00				101.910,00
<u>Νίσυρος -</u> <u>Καρδάμυνα Κω</u>	3	28-02-2015	27	850,00	23	982	4.826/602	22.950,00
		31-10-2015	129	950,00				122.550,00
<u>Ξηρόκαμπος</u> <u>Λέρου -</u> <u>Μαστιγάρι Κω</u>	1	31-10-2015	21	700,00	21	41.303	2.183/0	14.700,00
<u>Κάλυμνος -</u> <u>Λέρος - Λειψοί -</u> <u>Πάτμος - Αρκείοι -</u> <u>Αγαθονήσι -</u> <u>Πυθαγόρειο</u>	4	31-10-2015	169	8.000,00	109	61.139	36.568/2.182	1.352.000,00
<u>Πυθαγόρειο -</u> <u>Ικαρία - Πάτμος -</u> <u>Λειψοί - Λέρος -</u> <u>Κάλυμνος - Κως</u>	1 (Θερινή περίοδο)	31-10-2015	63	21.000,00	142	103.145	Νέα γραμμή	1.323.000,00
<u>Καρκινάγρι -</u> <u>Τραπάλου -</u> <u>Μαγγανίτης -</u> <u>Άγιος Κήρυκος</u>	3	28-02-2015	27	1.200,00	17	8.431	1.846/0	32.400,00
		31-10-2015	129	1.169,96				150.924,84
<u>Άγιος Ευστράτιος</u> <u>- Λήμνος</u>	5	28-02-2015	45	2.500,00	21	249	4.937/650	112.500,00
		31-10-2015	215	2.500,00				537.500,00
<u>Φούρνοι -</u> <u>Θύμιανα - Άγιος</u> <u>Κήρυκος -</u> <u>Καρλόβασι</u>	4	31-10-2015	208	2.700,00	33	9.772	9.137/35	561.600,00

<u>Λειψοί - Λέρος -</u> <u>Λειψοί - Αρκιοί -</u> <u>Αγαθονήσι -</u> <u>Φαρμακονήσι</u>	2	28-02- 2015	18	1.310,27	58	1.023	2.364/0	23.584,86
<u>Πάτιμος - Αρκιοί -</u> <u>Λειψοί - Λέρος -</u> <u>Φαρμακονήσι -</u> <u>Αγαθονήσι -</u> <u>Πυθαγόρειο</u>	2	31-10- 2015	86	3.000,00	75	46.506	2.364/0	258.000,00
Πειραιάς - <u>Ψαρά -</u> <u>Χίος</u>	1	31-10- 2015	33	8.900,00	37	408	Νέα γραμμή	293.700,00
							ΣΥΝΟΛΟ ΜΟΝΟΕΤΩΝ	39.214.333,58
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΕΤΟΥΣ 2015								84.734.435,76

Π.5 Δεδομένα ζήτησης και προσφοράς μεταφορικού έργου ανά κατηγορία επιδοτούμενων γραμμών

A/A	Δρομολογιακή γραμμή	Συνολικά ετήσια δρομολόγια	Απόσταση σε μίλια επιδοτ. νησιών	Διακίνηση επιβατών / I.X. οχημάτων (2014)	Επιβατομύλια	Οχηματομύλια	Επιδότηση ανά μίλι (σε ευρώ)	Ετήσιο μίσθομα
1	«POINT TO POINT» ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ							
1.01	Τήλος - Ρόδος	156	49	10.125 / 0	154.791.000	0	45,72	698.961,12
1.02	Νίσυρος - Κως	156	23	4.826 / 602	34.631.376	4.319.952	51,58	370.167,72
1.03	Οινούσσεις - Χίος	284	10	24.969 / 2.069	141.823.920	11.751.920	100,18	568.999,68
1.04	Ψαρά - Χίος	336	37	6.018 / 848	149.631.552	21.084.672	96,19	2.391.708,48
1.05	Ψαρά - Μεστά ή Βολισσός Χίου	36	19,5	1.593 / 126	2.236.572	176.904	83,85	117.731,88
1.06	Άγιος Ευστράτιος - Δήμος	260	21	4.937 / 650	53.912.040	7.098.000	59,52	650.000,00
1.07	Αλεξ/πολη - Σαμοθράκη	172	29	70.831 / 8.312	706.610.056	82.920.512	108,95	1.086.895,52
1.08	Θύμιανα - Φούρνοι / Χρυσομηλιά	520	2	4.669 / 142	9.711.520	295.360	61,07	127.025,60
1.09	Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ)	22	70	2.349 / 28	7.234.920	86.240	80,41	247.667,20
1.10	Κάλυμνος - Ψέριμος	208	7	0/0	0	0	53,02	154.392,16
1.11	Κάλαμος / Επισκοπή - Μύτικας	365	5	14.453 / 0	52.753.450	0	28,35	103.477,50
1.12	Καστός - Μύτικας	365	6	4.816 / 0	21.094.080	0	25,92	113.538,00
1.13	Κύμη - Σκύρος	156	24	86.932 / 12.165	650.946.816	91.091.520	78,50	587.783,04
1.14	Χάνια - Τριζόνια	1.460	1	19.700 / 0	57.524.000	0	16,88	49.275,00
1.15	Χώρα Σφακίων - Γαύδος	104	22	11.623 / 1.637	53.186.848	7.490.912	79,55	364.000,00

1.16	<u>Παλιοχώρα - Γαύδος</u>	104	35	5.745 / 704	41.823.600	5.125.120	28,54	207.757,68
1.17	<u>Δάφνη - Ι.Μ. Μειγίστης Λαύρας</u>	260	15	50.967 / 77	397.542.600	600.600	12,76	99.564,40
1.18	<u>Ιερισσός - Ι.Μ. Αγίου Όρους</u>	260	31	20.164 / 0	325.043.680	0	13,25	213.579,60
1.19	<u>Αιγιάλη - Κίναρος</u>	52	17	0 / 0	0	0	17,09	30.216,43
1.20	<u>Απολλωνία Μήλου - Ψάθη Κίμωλου</u>	520	3	23.114 / 4.560	72.115.680	14.227.200	125,00	390.000,00
1.21	<u>Θηρασιά - Οία Θήρας</u>	1.095	3	1.952 / 0	12.824.640	0	24,53	161.159,10
1.22	<u>Θηρασιά - Θήρα</u>	260	6	1.593 / 180	4.970.160	561.600	100,00	312.000,00
1.23	<u>Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ)</u>	104	70	8.135 / 701	118.445.600	10.206.560	135,71	1.976.000,00
1.24	<u>Κάλυμνος - Αστυπάλαια</u>	104	45	3.240/470	30.326.400	4.399.200	42,22	395.200,00
1.25	<u>Λέβιθα - Πάτμος</u>	52	16	0 / 0	0	0	18,75	31.200,00
1.26	<u>Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου</u>	208	15	7.545 / 397	47.080.800	2.477.280	66,67	416.000,00
1.27	<u>Χάλκη - Σκάλα Καμείρου</u>	208	11	3.410 / 450	15.604.160	2.059.200	26,42	120.918,92
1.28	<u>Νίσυρος - Κως</u>	52	23	7.103 / 595	16.990.376	1.423.240	51,52	123.240,00
1.29	<u>Νίσυρος - Καρδάμαινα Κω</u>	156	23	4.826 / 602	34.631.376	4.319.952	20,28	145.500,00
1.30	<u>Ξηρόκαμπος Λέρου - Μαστιχάρι Κω</u>	21	21	2.183 / 0	1.925.406	0	16,67	14.700,00
1.31	<u>Ξηρόκαμπος Λέρου - Μυρτιές Καλύμνου</u>	156	12	4.710 / 0	17.634.240	0	32,92	123.240,00
1.32	<u>Κύθηρα - Αντικύθηρα (συνέχεια ελεύθερης γραμμής από Νεάπολη Βοιών)</u>	52	34	338 / 69	1.195.168	243.984	100,00	353.600,00
				ΣΥΝΟΛΟ (TOTAL)	3.234.242.036	271.959.928		12.745.499,03
				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE)			56,31	

2 ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ								
2.01	<u>Κατάπολα - Θήρα</u> <u>- Ίος - Κατάπολα</u>	18	87	3.379 / 94	5.291.514	147.204	79,61	124.672,50
2.02	<u>Κατάπολα -</u> <u>Αιγιάλη - Δονούσα</u> <u>- Κουφονήσια -</u> <u>Σχοινούσα -</u> <u>Ηρακλειά - Νάξος</u>	312	45	33.023 / 1.296	927.285.840	36.391.680	78,37	2.200.660,80
2.03	<u>Ρόδος - Κως -</u> <u>Κάλυμνος - Λέρος</u> <u>- Λειψοί - Πάτμος</u> <u>- Αγαθονήσι</u>	73	148	11.459 / 744	247.606.072	16.076.352	82,53	1.783.316,27
2.04	<u>Ρόδος - Χάλκη -</u> <u>Τήλος - Νίσυρος -</u> <u>Κως</u>	73	94	9.161 / 487	125.725.564	6.683.588	89,22	1.224.488,86
2.05	<u>Σύρος - Τήνος -</u> <u>Άνδρος</u>	156	39	12.758 / 531	155.239.344	6.461.208	122,73	1.493.427,52
2.06	<u>Σύρος - Κύθνος -</u> <u>Κέα</u>	156	48	20.468 / 593	306.528.768	8.880.768	161,53	2.419.097,20
2.07	<u>Σύρος - Πάρος -</u> <u>Νάξος - Δονούσα -</u> <u>Αιγιάλη -</u> <u>Κατάπολα -</u> <u>Κουφονήσια -</u> <u>Σχοινούσα -</u> <u>Ηρακλειά</u>	52	116	10.155 / 578	122.509.920	6.972.992	114,68	1.383.484,96
2.08	<u>Σύρος - Πάρος -</u> <u>Νάξος -</u> <u>Φολέγανδρος -</u> <u>Σίκινος - Ίος -</u> <u>Θηρασιά - Θήρα -</u> <u>Ανάφη</u>	104	147	36.690 / 2.101	1.121.833.440	64.240.176	107,60	3.290.000,48
2.09	<u>Σύρος - Πάρος -</u> <u>Σέριφος - Σίφνος -</u> <u>Κίμωλος - Μήλος</u>	156	107	17.518 / 1.187	584.820.912	39.626.808	121,89	4.069.216,32
2.10	<u>Σύρος - Πάρος -</u> <u>Νάξος - Ίος -</u> <u>Σίκινος -</u> <u>Φολέγανδρος -</u> <u>Κίμωλος - Μήλος</u>	52	121	4.401 / 279	55.382.184	3.510.936	128,33	1.614.913,04
2.11	<u>Πάτμος - Αρκεοί -</u> <u>Μαράθι - Λειψοί</u>	156	20	1.472 / 0	9.185.280	0	24,05	150.078,24
2.12	<u>Κέρκυρα -</u> <u>Ερεικούσσα -</u> <u>Μαθράκι - Οθωνοί</u>	169	43	4.422 / 186	64.269.348	2.703.324	50,00	726.700,00

2.13	Παλαιοκαστρίτσα - Μαθράκι - Οθωνοί	104	21,1	6.260 / 0	27.473.888	0	33,36	146.432,00
	- Παλαιοκαστρίτσα							
	- Ερεϊκούσσα							
2.14	Πάτιμος - Λειψοί - Λέρος	156	20	3.961 / 31	24.716.640	193.440	25,00	156.000,00
2.15	Καρκινάγρι - Τραπάλου - Μαγγανίτης - Άγιος Κήρυκος	156	17	1.846 / 0	9.791.184	0	34,56	183.324,84
2.16	Φούρνοι - Θύμαινα	208	33	9.137 / 35	125.432.736	480.480	40,91	561.600,00
	- Άγιος Κήρυκος - Καρλόβασι							
2.17	Λειψοί - Λέρος - Λειψοί - Αρκιοί - Αγαθονήσι - Φαρμακονήσι	18	58	2.364 / 0	4.936.032	0	11,30	23.584,86
ΣΥΝΟΛΟ (TOTAL)					3.918.028.666	192.368.956		21.550.997,89
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE)							76,81	
3	ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ ΔΙΜΕΝΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ							
3.01	Λαύριο - Άγιος Ευστράτιος - Δήμος	176	139	21.603 / 4.205	1.056.991.584	205.742.240	133,74	6.543.567,36
3.02	Πειραιάς - Κύθηρα	52	187	16.141 / 2.470	313.910.168	48.036.560	115,43	2.244.925,80
	- Αντικύθηρα - Καστέλλι							
3.03	Γύθειο - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλλι	52	96	4.624 / 1.323	23.083.008	6.604.416	115,43	576.237,48
3.04	Καστέλλι ή Ρέθυμνο - Αντικύθηρα - Κύθηρα - Γύθειο	52	111	11.197 / 2.179	64.629.084	12.577.188	115,43	666.273,92
3.05	Πειραιάς - Κύθηρα	52	187	8.314 / 1.427	161.690.672	27.752.296	115,43	2.244.925,80
	- Καστέλλι							
3.06	Καλαμάτα - Κύθηρα - Καστέλλι ή Ρέθυμνο	13	154	7.548 / 1.682	30.222.192	6.734.728	57,72	231.095,28
3.07	Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Δονούσα - Αιγιάλη - Αστυπάλαια	65	95	43.932 / 5.358	542.560.200	66.171.300	150,70	1.861.122,25

3.08	Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα (πολυετής)	117	41	23.500 / 2.602	225.459.000	24.963.588	236,91	2.272.921,56
3.09	Πειραιάς - Μήλος - Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θήρα	52	67	14.530 / 1.456	101.245.040	10.145.408	144,87	1.009.451,00
3.10	Πειραιάς - Σίφνος - Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θήρα	104	62	36.615 / 3.663	472.187.040	47.238.048	144,85	1.867.940,00
3.11	Πειραιάς - Θήρα - Ανάφη	78	26	8.473 / 625	34.366.488	2.535.000	144,31	585.326,56
3.12	Πειραιάς - Νάξος - Αστυπάλαια	104	80	8.716 / 1.610	145.034.240	26.790.400	195,83	3.258.649,68
3.13	Πειραιάς - Νάξος - Δονούσα	52	27	3.447 / 453	9.679.176	1.272.024	53,56	150.391,83
3.14	Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα (συμπληρωματική)	39	41	11.751 / 1.301	37.579.698	4.160.598	214,78	686.872,59
3.15	Πειραιάς - Πάτμος - Λειψοί - Λέρος - Κάλυμνος - Κως - Σύμη - Ρόδος	52	152	35.991 / 4.513	568.945.728	71.341.504	131,58	2.080.000,00
3.16	Πειραιάς - Αστυπάλαια - Κάλυμνος - Κως - Νίσυρος - Τήλος - Ρόδος	52	155	25.305 / 3.707	407.916.600	59.756.840	80,92	1.304.369,62
3.17	Πειραιάς - Κάλυμνος - Κως - Νίσυρος - Τήλος - Ρόδος	52	92	18.881 / 2.733	180.653.408	26.149.344	109,61	1.048.737,71
3.18	Καβάλα - Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Βαθύ Σάμου - Άγιος Κήρυκος	52	305	Νέα γραμμή	0	0	179,99	5.709.225,60
3.19	Καβάλα - Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Βαθύ Σάμου	52	267	14.831 / 1.597	411.827.208	44.345.496	183,60	5.098.204,80

3.20	Πειραιάς - Ψαρά - Χίος	33	37	Νέα γραμμή	0	0	120,27	293.700,00
	ΣΥΝΟΛΟ (TOTAL)				4.787.980.534	692.316.978		39.733.938,84
	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE)						137,25	
4	<u>ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ</u>							
4.01	Ηράκλειο - Σητεία - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος	22	192	12.446 / 1.388	105.143.808	11.725.824	164,54	1.390.000,00
4.02	Θήρα - Ανάφη - Σητεία - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος	43	239	9.100 / 1.073	187.041.400	22.054.442	142,26	2.924.000,00
4.03	Θήρα - Ανάφη - Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου - Διαφάνι - Χάλκη - Ρόδος	52	211	16.165 / 2.212	354.724.760	48.540.128	157,54	3.457.000,00
4.04	Κάλυμνος - Λέρος - Λειψοί - Πάτμος - Αρκιοί - Αγαθονήσι - Πυθαγόρειο	169	109	36.568 / 2.182	1.347.238.256	80.389.244	36,70	1.352.000,00
4.05	Πυθαγόρειο - Ικαρία - Πάτμος - Λειψοί - Λέρος - Κάλυμνος - Κως	63	142	Νέα γραμμή	0	0	73,94	1.323.000,00
4.06	Πάτμος - Αρκιοί - Λειψοί - Λέρος - Φαρμακονήσι - Αγαθονήσι - Πυθαγόρειο	86	75	2.364 / 0	30.495.600	0	20,00	258.000,00
	ΣΥΝΟΛΟ (TOTAL)				2.024.643.824	162.709.638		10.704.000,00
	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ (AVERAGE)						99,16	

Π.6 Δεδομένα κόστους-απόδοσης επιδότησης ανά κατηγορία γραμμών

A/A	Δρομολογιακή γραμμή	Μίλια επιδότησης	Επιβατομίλι	Οχηματομίλι	Επιδότηση ανά μίλι (σε ευρώ)	Επιδότηση ανά επιβατομίλι	Επιδότηση ανά οχηματομίλι
1	«POINT TO POINT» ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ						
1.01	<u>Τήλος - Ρόδος</u>	15.288	154.791.000	0	45,72	0,00452	0,00000
1.02	<u>Νίσυρος - Κως</u>	7.176	34.631.376	4.319.952	51,58	0,01069	0,08569
1.03	<u>Οινούσσεις - Χίος</u>	5.680	141.823.920	11.751.920	100,18	0,00401	0,04842
1.04	<u>Ψαρά - Χίος</u>	24.864	149.631.552	21.084.672	96,19	0,01598	0,11343
1.05	<u>Ψαρά - Μεστά ή Βολισσός Χίου</u>	1.404	2.236.572	176.904	83,85	0,05264	0,66551
1.06	<u>Άγιος Ευστράτιος - Δήμος</u>	10.920	53.912.040	7.098.000	59,52	0,01206	0,09158
1.07	<u>Αλεξ/πολη - Σαμοθράκη</u>	9.976	706.610.056	82.920.512	108,95	0,00154	0,01311
1.08	<u>Θύμιανα - Φούρνοι/ Χρυσομηλιά</u>	2.080	9.711.520	295.360	61,07	0,01308	0,43007
1.09	<u>Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ)</u>	3.080	7.234.920	86.240	80,41	0,03423	2,87184
1.10	<u>Κάλυμνος - Ψέριμος</u>	2.912	0	0	53,02	0,00000	0,00000
1.11	<u>Κάλαμος/ Επισκοπή - Μύτικας</u>	3.650	52.753.450	0	28,35	0,00196	0,00000
1.12	<u>Καστός - Μύτικας</u>	4.380	21.094.080	0	25,92	0,00538	0,00000
1.13	<u>Κύμη - Σκύρος</u>	7.488	650.946.816	91.091.520	78,50	0,00090	0,00645
1.14	<u>Χάνια - Τριζόνια</u>	2.920	57.524.000	0	16,88	0,00086	0,00000
1.15	<u>Χώρα Σφακίων - Γαύδος</u>	4.576	53.186.848	7.490.912	79,55	0,00684	0,04859
1.16	<u>Παλιοχώρα - Γαύδος</u>	7.280	41.823.600	5.125.120	28,54	0,00497	0,04054

1.17	<u>Δάφνη - Ι.Μ. Μεγίστης Λαύρας</u>	7.800	397.542.600	600.600	12,76	0,00025	0,16577
1.18	<u>Ιερισσός - Ι.Μ. Αγίου Όρους</u>	16.120	325.043.680	0	13,23	0,00066	0,00000
1.19	<u>Αιγιάλη - Κίναρος</u>	1.768	0	0	17,09	0,00000	0,00000
1.20	<u>Απολλωνία Μήλου - Ψάθη Κίμωλου</u>	3.120	72.115.680	14.227.200	125,00	0,00541	0,02741
1.21	<u>Θηρασιά - Οία Θήρας</u>	6.570	12.824.640	0	24,67	0,01264	0,00000
1.22	<u>Θηρασιά - Θήρα</u>	3.120	4.970.160	561.600	100,00	0,06277	0,55556
1.23	<u>Ρόδος - Καστελλόριζο (Ε/Γ-Ο/Γ)</u>	14.560	118.445.600	10.206.560	135,71	0,01668	0,19360
1.24	<u>Κάλυμνος - Αστυπάλαια</u>	9.360	30.326.400	4.399.200	42,22	0,01303	0,08983
1.25	<u>Λέβιθα - Πάτιμος</u>	1.664	0	0	18,75	0,00000	0,00000
1.26	<u>Κάσος - Πηγάδια Καρπάθου</u>	6.240	47.080.800	2.477.280	66,67	0,00884	0,16793
1.27	<u>Χάλκη - Σκάλα Καμείρου</u>	4.576	15.604.160	2.059.200	48,98	0,01436	0,10884
1.28	<u>Νίσυρος - Κως</u>	2.392	16.990.376	1.423.240	51,52	0,00725	0,08659
1.29	<u>Νίσυρος - Καρδάμαινα</u>	7.176	34.631.376	4.319.952	20,28	0,00420	0,03368
1.30	<u>Ξηρόκαμπος Λέρου - Μαστιγάρι Κω</u>	882	1.925.406	0	16,67	0,00763	0,00000
1.31	<u>Ξηρόκαμπος Λέρου - Μυρτιές Καλύμνου</u>	3.744	17.634.240	0	32,92	0,00699	0,00000
1.32	<u>Κύθηρα - Αντικύθηρα (συνέχεια ελεύθερης γραμμής από Νεάπολη Βοιών)</u>	3.536	1.195.168	243.984	100,00	0,29586	1,44928
2	<u>ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ</u>						
2.01	<u>Κατάπολα - Θήρα - Ίος - Κατάπολα</u>	3.132	5.291.514	147.204	79,61	0,02356	0,84694
2.02	<u>Κατάπολα - Αιγιάλη - Δονούσα - Κουφονήσια -</u>	28.080	927.285.840	36.391.680	78,37	0,00237	0,06047

	<u>Σχοινούσα - Ηρακλειά - Νάξος</u>						
2.03	<u>Ρόδος - Κως - Κάλυμνος - Λέρος - Λειψοί - Πάτμος - Αγαθονήσι</u>	21.608	247.606.072	16.076.352	82,53	0,00720	0,11093
2.04	<u>Ρόδος - Χάλκη - Τήλος - Νίσυρος - Κως</u>	13.724	125.725.564	6.683.588	89,22	0,00974	0,18321
2.05	<u>Σύρος - Τήνος - Άνδρος</u>	12.168	155.239.344	6.461.208	122,73	0,00962	0,23114
2.06	<u>Σύρος - Κύθνος - Κέα</u>	14.976	306.528.768	8.880.768	161,53	0,00789	0,27240
2.07	<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Δονούσα - Αιγιάλη - Κατάπολα - Κουφονήσια - Σχοινούσα - Ηρακλειά</u>	12.064	122.509.920	6.972.992	114,68	0,01129	0,19841
2.08	<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θηρασιά - Θήρα - Ανάφη</u>	30.576	1.121.833.44 0	64.240.176	107,60	0,00293	0,05121
2.09	<u>Σύρος - Πάρος - Σέριφος - Σίφνος - Κίμωλος - Μήλος</u>	33.384	584.820.912	39.626.808	121,89	0,00696	0,10269
2.10	<u>Σύρος - Πάρος - Νάξος - Ίος - Σίκινος - Φολέγανδρος - Κίμωλος - Μήλος</u>	12.584	55.382.184	3.510.936	128,33	0,02916	0,45997
2.11	<u>Πάτμος - Αρκιοί - Μαράθι - Λειψοί</u>	6.240	9.185.280	0	24,05	0,01634	0,00000
2.12	<u>Κέρκυρα - Ερεικούσσα - Μαθράκι - Οθωνοί</u>	14.534	64.269.348	2.703.324	50,00	0,01131	0,26882
2.13	<u>Παλαιοκαστρίτσα - Μαθράκι - Οθωνοί - Παλαιοκαστρίτσα - Ερεικούσσα</u>	4.388,8	27.473.888	0	33,36	0,00533	0,00000
2.14	<u>Πάτμος - Λειψοί - Λέρος</u>	6.240	24.716.640	193.440	25,00	0,00631	0,80645

2.15	<u>Καρκινάγρι - Τραπάλου - Μαγγανίτης - Άγιος Κήρυκος</u>	5.304	9.791.184	0	34,56	0,01872	0,00000
2.16	<u>Φούρνοι - Θύμιανα - Άγιος Κήρυκος - Καρλόβασι</u>	13.728	125.432.736	480.480	53,03	0,00580	1,51515
2.17	<u>Λεινοί - Λέρος - Λεινοί - Αρκιοί - Αγαθονήσι - Φαρμακονήσι</u>	2.088	4.936.032	0	11,30	0,00478	0,00000
3	<u>ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ ΔΙΜΕΝΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ</u>						
3.01	<u>Λαύριο - Άγιος Ευστράτιος - Λήμνος</u>	48.928	1.056.991.58 4	205.742.240	133,74	0,00619	0,03180
3.02	<u>Πειραιάς - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλλι</u>	19.448	313.910.168	48.036.560	115,43	0,00715	0,04673
3.03	<u>Γύθειο - Κύθηρα - Αντικύθηρα - Καστέλλι</u>	4.992	23.083.008	6.604.416	115,43	0,02496	0,08725
3.04	<u>Καστέλλι ή Ρέθυμνο - Αντικύθηρα - Κύθηρα - Γύθειο</u>	5.772	64.629.084	12.577.188	115,43	0,01031	0,05297
3.05	<u>Πειραιάς - Κύθηρα - Καστέλλι</u>	19.448	161.690.672	27.752.296	115,43	0,01388	0,08089
3.06	<u>Καλαμάτα - Κύθηρα - Καστέλλι ή Ρέθυμνο</u>	4.004	30.222.192	6.734.728	57,72	0,00765	0,03431
3.07	<u>Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Δονούσα - Αιγιάλη - Αστυπάλαια</u>	12.350	542.560.200	66.171.300	150,70	0,00343	0,02813
3.08	<u>Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ηρακλεία - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα (πολυετής)</u>	9.594	225.459.000	24.963.588	236,91	0,01008	0,09105
3.09	<u>Πειραιάς - Μήλος</u>	6.968	101.245.040	10.145.408	186,84	0,01286	0,12832

	- Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θήρα						
3.10	Πειραιάς - Σίφνος - Φολέγανδρος - Σίκινος - Ίος - Θήρα	12.896	472.187.040	47.238.048	186,81	0,00510	0,05100
3.11	Πειραιάς - Θήρα - Ανάφη	4.056	34.366.488	2.535.000	144,31	0,01703	0,23090
3.12	Πειραιάς - Νάξος - Αστυπάλαια	16.640	145.034.240	26.790.400	195,83	0,02247	0,12163
3.13	Πειραιάς - Νάξος - Δονούσα	2.808	9.763.416	1.272.024	53,57	0,01541	0,11826
3.14	Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ηρακλειά - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Κατάπολα (συμπληρωματική)	3.198	37.579.698	4.160.598	214,79	0,01828	0,16509
3.15	Πειραιάς - Πάτιμος - Λειψοί - Λέρος - Κάλυμνος - Κως - Σύμη - Ρόδος	15.808	568.945.728	71.341.504	131,58	0,00366	0,02916
3.16	Πειραιάς - Αστυπάλαια - Κάλυμνος - Κως - Νίσυρος - Τήλος - Ρόδος	18.910	478.517.550	70.099.370	80,92	0,00320	0,02183
3.17	Πειραιάς - Κάλυμνος - Κως - Νίσυρος - Τήλος - Ρόδος	11.224	211.920.344	30.675.192	109,61	0,00581	0,04011
3.18	Καβάλα - Λήμιος - Μυτιλήνη - Χίος - Βαθύ Σάμου - Άγιος Κήρυκος	31.720	0	0	179,99	0,00000	0,00000
3.19	Καβάλα - Λήμιος - Μυτιλήνη - Χίος - Βαθύ Σάμου	27.768	411.827.208	44.345.496	183,60	0,01238	0,11497
3.20	Πειραιάς - Ψαρά - Χίος	2.442	0	0	120,27	0,00000	0,00000

4 ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ							
4.01	<u>Ηράκλειο - Σητεία</u> <u>- Κάσος - Πηγάδια</u> <u>Καρπάθου -</u> <u>Διαφάνι - Χάλκη -</u> <u>Ρόδος</u>	8.448	105.143.808	11.725.824	164,54	0,01322	0,11854
	<u>Θήρα - Ανάφη -</u> <u>Σητεία - Κάσος -</u> <u>Πηγάδια</u> <u>Καρπάθου -</u> <u>Διαφάνι - Χάλκη -</u> <u>Ρόδος</u>	20.554	187.041.400	22.054.442	142,26	0,01563	0,13258
4.03	<u>Θήρα - Ανάφη -</u> <u>Κάσος - Πηγάδια</u> <u>Καρπάθου -</u> <u>Διαφάνι - Χάλκη -</u> <u>Ρόδος</u>	21.944	354.724.760	48.540.128	157,54	0,00975	0,07122
4.04	<u>Κάλυμνος - Λέρος</u> <u>- Λειψοί - Πάτμος</u> <u>- Αρκιοί -</u> <u>Αγαθονήσι -</u> <u>Πυθαγόρειο</u>	36.842	1.347.238.25 6	80.389.244	36,70	0,00100	0,01682
4.05	<u>Πυθαγόρειο -</u> <u>Ικαρία - Πάτμος -</u> <u>Λειψοί - Λέρος -</u> <u>Κάλυμνος - Κως</u>	17.892	0	0	73,94	0,00000	0,00000
4.06	<u>Πάτμος - Αρκιοί -</u> <u>Λειψοί - Λέρος -</u> <u>Φαρμακονήσι -</u> <u>Αγαθονήσι -</u> <u>Πυθαγόρειο</u>	12.900	30.495.600	0	20,00	0,00846	0,00000

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A European Perspective on Public Service Obligations for Island Transport Services, C. Chlomoudis; P. Kostagiolas; S. Papadimitriou & E. Tzannatos (2011), *Maritime Economics & Logistics* 13, 342-354.

Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, Draft Final Report, March 2011.

Cost Assessment of Sea and Air Transport PSO services: The case of Greece, Jason Angelopoulos; C. Chlomoudis; P. Christofas; S. Papadimitriou (2013), *International Journal of Maritime, Trade & Economic Issues*, Volume I, Issue (2).

Liner Shipping Connectivity and Port Infrastructure as Determinants of Freight Rates in the Caribbean, Gordon Wilmsmeier & Jan Hoffmann (2008), 10(1).

Public Tendering of Ferry Services in Europe, Alfred Baird & Gordon Wilmsmeier (2012), *European Transport*, τεύχος 49.

Regional typologies: A Compilation, Lewis Dijkstra & Hugo Poelman, Directorate-General for Regional Policy of European Commission (2011).

Scottish Ferries Review, Final Report (Draft) Part A, A. Baird; G. Wilmsmeier; Y. Boglev (2010), Transport Research Institute, Edinburgh Napier University.

Subsidies in Public Transport, Cees Van Gooverden, Piet Rietveld; Jorine Koelemeijer & Paul Peeters (2006), *European Transport*, n. 32, 1-15.

The CalMac Tender and the PSO Question, Neil Kay (2006).

The Geography of Transport Systems / Third Edition, Jean-Paul Rodrigue (2013), New York: Routledge.

The Inter-Island Transport System, Kevin Hope (2008), Eastern Caribbean Central Bank.

The Liberalisation of Maritime Transport and the Island Regions in EU. Evidence from Greece, C. Chlomoudis; P. Pallis; S. Papadimitriou & E. Tzannatos (2007), *European Transport/Transporti Europei*, n. 37.

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, COM(2006) 196/ 11-05-2006, ζήτημα 1.

Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92, COM (2014) 32/22-04-2014.

Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (EE C 8/11-01-2012).

Ανάπτυξη και Διαχείριση Συστήματος Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών (Σ.Ε.ΘΑ.Μ.), Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας, Ανάπτυξης και Ναυτιλίας (2010), Αθήνα.

Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, 11η έκδοση, Επ. Σπηλιωτόπουλος (2005), Εκδόσεις Σάκκουλα.

Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, 12η έκδοση, Επ. Σπηλιωτόπουλος (2007), Εκδόσεις Σάκκουλα.

Ετήσια Μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2013, ΧRTC Ε.Π.Ε. Σύμβουλοι Επιχειρήσεων (Αύγουστος 2013).

Ετήσια Μελέτη για την ελληνική ακτοπλοΐα 2014, ΧRTC Ε.Π.Ε. Σύμβουλοι Επιχειρήσεων (Αύγουστος 2014).

Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, Σ. Θεοδωρόπουλος, Μ. Λεκάκου, Θ. Πάλλης (2006), Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.

Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.), Γ' τρίμηνο 2014.

Μεταφορές, Αρτηρίες ζωής για τα νησιά, Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Ε. Παπαδημητρίου, Ε. Τζαννάτος κ.ά., Εκδόσεις Παπαζήση (2007).

Ο Καλλικράτης στα Νησιά, Ι. Σπιλάνης, Ι. Ακριβοπούλου, Κ. Γάκης, Γ. Μιχαηλίδης, Α. Νιάρχος, Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Ε.Τ.Α.Α.) (2011).

Οδηγός Συμφωνίας Ουσιωδών Όρων για Υπηρεσίες Νησιωτικών μεταφορών, Δοκίμιο 7ο, Χλωμούδης-Παπαδημητρίου-Τζαννάτος-Κωσταγιόλας (Μάρτιος 2009).

Ολοκληρωμένη Μελέτη για την Εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην Ελληνική Ακτοπλοΐα με έμφαση στα δρομολόγια άγονων γραμμών, στο πλαίσιο των επιχειρησιακών προγραμμάτων του Ε.Σ.Π.Α., Kantor Management Consultants (Ιανουάριος 2012).

Πράσινη Βίβλος, «Προς τη δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών», COM(95)601, Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011).

Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011).

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

http://en.econostrum.info/Corsica-Mainland-France-the-great-upheaval_a201.html.

<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=412976>.

<http://www.kathimerini.gr/797449/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/pws-moirasthkan-epidothseis--380-ekat-stis-metafores-to-2014>.

<http://www.newmoney.gr/component/k2/item/203878->.

<https://www.pressandjournal.co.uk/fp/news/highlands/532301/ferry-fares-come-last-phase-road-equivalent-tariff-roll>.